12 • X • 1964 DZIEŃ WOJSKA POLSKIEGO

SKRZYDLATA POLSKA

NR 41 (692) • 11. X. 1964 • ROK XX XXXIV • CENA 2 ZŁ

Foto: J. SZYMAŃSKI

NOWE REKORDY MIĘDZYNARODOWE NA POLSKIEJ „ISKRZE"

WE wrześniu br. polscy piloci podjęli kilka prób ustanowienia międzynarodowych rekordów samolotowych. Próby te zostały dokonane na odrzutowym samolocie szkolno-treningowym polskiej konstrukcji TS-11 „Iskra".

W udanej próbie prędkości lotu po obwodzie zamkniętym długości 100 km pilot doświadczalny inż. ANDRZEJ ABŁAMOWICZ uzyskał wynik ok. 715 km/h. O tej próbie już donosiliśmy.

Inny pilot doświadczalny — inż. LUDWIK NATKANIEC — w próbie prędkości lotu po obwodzie zamkniętym 500 km uzyskał wynik ok. 730 km/h. Ten sam pilot zaatakował następnie, również pomyślnie, rekord prędkości na bazie pomiarowej 15—25 km. Srednia prędkość z dwóch przelotów na tej bazie — ok. 840 km/h.

Po zatwierdzeniu tych wyczynów przez Aeroklub PRL, jako rekordów krajowych, dokumentacja zostanie przekazana FAI dla uznania ich jako rekordy międzynarodowe.

Gratulacje dla konstruktorów „Iskry" i jej pilotów!

Foto: Marek Holzman

STANISŁAW KASPEREK (Świdnik) (NADAL) MISTRZEM AKROBACJI SAMOLOTOWEJ

W dniach 20—27 września br. w Bielsku-Białej rozegrane zostały V Mistrzostwa Polski w Akrobacji Samolotowej. W mistrzostwach wzięło udział 20 pilotów — wszyscy na samolotach Zlin-26 „Trener". W półfinale zawodnicy wykonali trzy wiązanki: obowiązkową znaną, obowiązkową podaną na miejscu oraz dowolną. Siedmiu najlepszych walczyło w finale, na który złożył się układ obowiązkowy podany przez sędziów oraz dowolny. Końcowe wyniki V MPAS:

1.	Stanisław Kasperek, Świdnik	23 345,2	pkt.
2.	Edmund Mikołajczyk, Gliwice	21 620	„
3.	Stefan Studencki, Zielona Góra	21 336,2	„
4.	Stanisław Ackerman, Inowrocław	20 983,8	„
5.	Michał Wiland, Gdańsk	20 666,9	„
6.	Julian Ziobro, Jelenia Góra	20 418,6	„
7.	Stanisław Maksymowicz, Wrocław	18 356,6	„
8.	Antoni Kozłowski, Katowice	11 025,3	„
9.	Stanisław Marliński, Białystok	10 611,9	„
10.	Felicjan Kawala, Katowice	10 300,2	„
11.	Ryszard Kasperek, Świdnik	10 130,3	„
12.	Helmut Staś, Opole	9 989,6	„
13.	Eugeniusz Siedlecki, Jelenia Góra	9 477,3	„
14.	Andrzej Zieliński, Warszawa	9 354,5	„
15.	Henryk Jaworski, Świdnik	8 754,9	„
16.	Tadeusz Zach, Świdnik	8 169,9	„
17.	Kazimierz Kozak, Lublin	7 318,6	„
18.	Zdzisław Piekarz, Rzeszów	7 213,5	„
19.	Lesław Grubski, Kraków	6 717,5	„
20.	Seweryn Przybylski, Łódź	4 782,3	„

Mistrzem Polski w Akrobacji Samolotowej został czwarty już raz z rzędu Stanisław Kasperek (Świdnik). Zawody były sprawnie przeprowadzone, gospodarze — Aeroklub Bielsko-Bialski — postarali się o dobrą organizację i potrafili stworzyć miłą atmosferę. Piloci odbyli szereg spotkań z przedstawicielami miejscowych władz oraz zwiedzili muzeum 700-lecia miasta. Dokładne sprawozdanie i omówienie V MPAS zamieścimy w jednym z najbliższych numerów „Skrzydlatej". (p)

Aeroklub Warszawski zdobył puchar „SKRZYDLATEJ" na własność

W dniach 27—29 września br. w Ustrzykach Dolnych odbyły się XI Ogólnopolskie Zawody Szybowców Zboczowych o puchar „Skrzydlatej Polski". Po jedenastu latach puchar przechodni zdobyła na własność ekipa Aeroklubu Warszawskiego, uzyskując 2 270 pkt. przed Aeroklubem Pomorskim (2 142 pkt.) i Aeroklubem Podkarpackim (2 095 pkt). Indywidualne zwycięstwo odniósł Stanisław Żurad z Wrocławia, uzyskując 900 + 300 pkt. przed Edmundem Kurowskim 900 + 300 pkt. i Józefem Kurzawskim 900 + 189 pkt.

ODLOT OLIMPIJCZYKÓW

Samolotem PLL LOT „Viscount-804" odleciała w dniu 29 września br. do Kopenhagi druga grupa polskich sportowców, udających się na igrzyska olimpijskie (siatkarki, floreciści i szosowcy). Z Kopenhagi olimpijczycy polecieli samolotem linii SAS przez Biegun Północny do Tokio. Przed odlotem z lotniska okęckiego wszyscy sportowcy otrzymali od PLL LOT firmowe torby podróżne (na medale), które wręczył im szef Reklamy i Wydawnictw PLL LOT mgr Piotr Grudziński.

Foto: M. Kobrzyński

DYPLOM UZNANIA ZG APRL dla WYDAWNICTW KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI

JAK już podawaliśmy, w tym roku minęło 15 lat działalności Wydawnictw Komunikacji i Łączności, które wydają m. in. nasz tygodnik już od przeszło 12 lat. Z tej okazji, w sali restauracyjnej Domu Chłopa w Warszawie, odbyło się 26 września br. spotkanie koleżeńskie pracowników przedsiębiorstwa oraz zaproszonych gości, m. in. przedstawicieli ministerstw Kultury, Komunikacji i Łączności. Obecni byli również: dyrektor PLL LOT inż. Jan Zwierzyński oraz skarbnik APRL mgr inż. Wiktor Leja, który w imieniu Zarządu Głównego Aeroklubu PRL wręczył dyrektorowi WKiŁ mgr inż. Józefowi Bąkowi dyplom uznania ZG APRL dla Wydawnictw Komunikacji i Łączności, przyznany przedsiębiorstwu z okazji XV-lecia działalności.

Spotkanie upłynęło w miłej i koleżeńskiej atmosferze. (k)

EDWARD LIGOCKI — MISTRZEM SPADOCHRONOWYM WOJSKA POLSKIEGO

W dniach od 22 do 28 września br. odbyły się na lotnisku Rakowice w Krakowie Spadochronowe Mistrzostwa Wojska Polskiego. Rozegrano 4 konkurencje (1 000 m — skoki indywidualne i grupowe, 2 000 m — akrobacja i 1 500 m — skoki z opóźnieniem). Startowało 7 drużyn (6 Pomorska Dywizja Powietrzno-Desantowa (3); Lotnictwo Operacyjne (1); Wojska Obrony Powietrznej Kraju (1); Inspektorat Lotnictwa (1) oraz poza konkursem Aeroklub PRL.

Spadochronowym Mistrzem Wojska Polskiego na rok 1964 został aktualny mistrz Polski, starszy szeregowiec Edward Ligocki (6 PDPD). Drugie miejsce zajął kpr. Jan Cierniak (6 PDPD), a trzecie kpr. Janusz Gawłowski (6 PDPD). W klasyfikacji drużynowej zwyciężył zespół kpr. Jana Cierniaka (6 PDPD), przed zespołem sierż. Augustyna Koniora (6 PDPD) i zespołem plut. Henryka Czyża (6 PDPD). Skoczkowie Aeroklubu PRL zajęli drugie miejsce — poza konkursem.

Dnia 28 września br. odbyło się uroczyste zakończenie I ISpadMWP, które przyniosły wspaniały sukces 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej. Dowódca tejże dywizji płk dypl. Edwin Rozłubirski wręczył zwycięzcom dyplomy i nagrody oraz dziękując za dotychczasowe osiągnięcia życzył jednocześnie wszystkim skoczkom dalszych sukcesów sportowych. (m)

Z KRAJU

NA III Krajowym Kongresie Związku Bojowników o Wolność i Demokrację, jaki odbył się niedawno w Warszawie, na członka Rady Naczelnej ZBoWiD wybrano m. in. Głównego Inspektora Lotnictwa, gen. dyw. pil. Jana Raczkowskiego.

★

W WARSZAWIE odbyła się w dniach 28—30 września br. doroczna narada zagranicznych przedstawicieli Polskich Linii Lotniczych LOT. Celem spotkania było podsumowanie tegorocznego sezonu, wymiana spostrzeżeń i ustalenie programu działania na przyszłość. LOT, jak wiadomo, reprezentowany jest za granicą przez 17 placówek.

★

W RAMACH uroczystości dożynkowych w Radziejowie odbyły się dwugodzinne pokazy lotnicze zorganizowane przez Aeroklub Kujawski w Inowrocławiu. Popisy na szybowcach i samolotach oraz skoki spadochronowe obserwowali mieszkańcy Radziejowa i okolicznych wsi. Odbyły się także przeloty pasażerskie nad miastem, które stanowiły dużą atrakcję imprezy.

★

STARSZY kontroler techniczny wrocławskich Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego nr 4, Jan Małecki, obchodził niedawno 37-lecie swej pracy w przemyśle lotniczym. Rozpoczął ją jako stolarz lotniczy w 1927 r., w spółce akcyjnej „Aero". Swoją bogatą wiedzą i doświadczeniem służy dziś młodszemu pokoleniu pracowników naszego przemysłu lotniczego. Z okazji pięknego jubileuszu składamy tą drogą Janowi Małeckiemu nasze serdeczne gratulacje.

★

SAMOLOTY Aeroklubu Mieleckiego wzięły udział w pokazowych ćwiczeniach oddziałów samoobrony. w których oprócz ogólnowojskowych drużyn LOK brały udział zespoły Straży Pożarnych, PCK i TOPL. Pokazy obserwowali licznie zebrani mieszkańcy powiatu mieleckiego oraz przedstawiciele władz powiatowych i wojewódzkich.

★

GDAŃSK będzie posiadał połączenie lotnicze z Wrocławiem przez całą zimę, ponieważ linia ta cieszy się dużą frekwencją podróżnych. Przelot na trasie z Gdańska do Wrocławia trwa 1 godzinę i 45 minut.

★

ZE WZGLĘDU na dużą frekwencję pasażerów na trasie Warszawa — Kair, PLL LOT wprowadzają od 1 listopada br. jeszcze jedno połączenie lotnicze tygodniowo ze stolicą Zjednoczonej Republiki Arabskiej. Samoloty LOT-u latać będą na tej linii regularnie dwa razy tygodniowo: w każdy poniedziałek i czwartek. Odlot z Okęcia o godzinie 7.00.

★

W POZNANIU odbyła się 28 września br. konferencja poświęcona rozwojowi wynalazczości i racjonalizacji w jednostkach Lotnictwa Operacyjnego. Wzięli w niej udział, oprócz racjonalizatorów Lotnictwa Operacyjnego, przedstawiciele Sztabu Generalnego WP, Inspektoratu Lotnictwa, Wojskowej Akademii Technicznej oraz innych instytucji centralnych. Na naradzie podano m. in., że tylko w latach 1960—1964 racjonalizatorzy z jednostek LO zgłosili ponad 1 000 wniosków racjonalizatorskich, z których bardzo duża część znalazła zastosowanie we wszystkich jednostkach lotniczych.

★

W KLUBIE Publicystów Lotniczych SDP (Dom Dziennikarza) w Warszawie odbyło się 28 września br. spotkanie dziennikarzy warszawskich — członków Klubu Publicystów Lotniczych z kierownictwem LOT-u. (Byli m. in. obecni: dyrektor do spraw handlowych — Robert Słaby, dyrektor do spraw eksploatacyjnych — Kazimierz Wierzbicki oraz szef działu Reklamy i Wydawnictw LOT-u — Piotr Grudziński). W spotkaniu wzięli również udział przedstawiciele 17 zagranicznych placówek PLL LOT. W czasie spotkania dziennikarze poruszyli krytycznie problemy organizacji, obsługi i wyposażenia naszych linii lotniczych, zwłaszcza krajowych.

★

W DNIU 29 września br. odbyło się w Warszawie kolejne posiedzenie Komisji Samolotowej APRL. Tematem obrad były problemy samolotu akrobacyjnego. Prace — nadzorowane społecznie przez komisję — idą w dwóch kierunkach: ogłoszenia i przeprowadzenia konkursu na maszynę własnej konstrukcji, możliwej do zbudowania w niewielkiej serii w warsztatach aeroklubowych (plan kilkuletni) oraz kontynuowania przeróbek „Zlina 26" (cel: mistrzostwa świata za 2 lata) w kierunku udanych prób z „Super Kasper Akrobatem". Szeroko również była dyskutowana propozycja wprowadzenia na arenie międzynarodowej samolotu akrobacyjnego klasy standard.

★

LOT wraz z „Orbisem" organizują w tym roku, po raz pierwszy na większą skalę, zimowe wycieczki lotnicze do Polski. Na trasach lotniczych, łączących 8 stolic zachodnioeuropejskich z Warszawą, wprowadzono na sezon zimowy 1964/65 znaczne zniżki dla 15-osobowych grup pasażerskich.

MARIAN GORZELAK NIE ŻYJE

DNIA 26 września br. zmarł śmiercią tragiczną Mistrz Sportu Marian Gorzelak, długoletni instruktor szybowcowy i samolotowy Aeroklubu Wrocławskiego oraz wielokrotny reprezentant polskiego szybownictwa poza granicami kraju.

Marian Gorzelak urodził się 8 października 1928 r. w Wojciechowie (woj. kieleckie). Na szybowcach zaczął latać w 1946 r. w Polichnie. Dwa lata później otrzymał uprawnienia pilota samolotowego, a w 1961 r. instruktora samolotowego. Wielokrotnie uczestniczył w Szybowcowych Mistrzostwach Polski, zdobywając w 1956 r. tytuł mistrzowski. W tym samym roku wywalczył w Szybowcowych Mistrzostwach Świata we Francji — 3 miejsce. Brał udział w zawodach międzynarodowych i mistrzostwach na terenie Włoch i Jugosławii. Ustanowił dwa rekordy Polski. Miał Srebrny Medal za Wybitne Osiągnięcia Sportowe oraz Diamentową Odznakę Szybowcową. Był instruktorem szybowcowym i samolotowym I klasy. Na szybowcach wylatał 1 710 godzin, a na samolotach 3 050 godzin.

Pogrzeb Mariana Gorzelaka odbył się 30 września br. we Wrocławiu, na który przybyli licznie jego koledzy i przyjaciele.

Cześć Jego pamięci

Z ZAGRANICY

Szybownictwo

✱ Pilot francuski Rene Ruinet ustanowił na szybowcu „Standard Austria" rekord Francji na trójkącie 500 km, osiągając średnią prędkość 69 km/h.

✱

✱ W Texasie (USA) założono klub szybowcowy, którego członkami mogą być jedynie piloci (z całego świata), mogący się pochwalić wykonaniem przelotu długości... 1 000 km(!). O ile nam wiadomo, jedynym członkiem klubu może więc być dotychczas tylko 45-letni Amerykanin Alvin Parker, który przeleciał na „Sisu-1a" odległość 1 036 km.

✱

✱ FAI zatwierdziła trzy nowe rekordy międzynarodowe: rekord żeński prędkości lotu na trójkącie 500 km (jednomiejsc.) — Anne Burns (W. Brytania), na „Standard Austrii", 25. XII 63 r. w Poł. Afryce, wynik 103,33 km/h; rekord żeński prędkości lotu na trójkącie 300 km (jednomiejsc.) — Anne Burns, na „Standard Austrii", 5. I. 64 r. w Poł. Afryce, wynik 86,66 km/h; rekord prędkości lotu na trójkącie 500 km (dwumiejsc.) — Helmut Sorg i Heinz Sorg (NRF), na Ka-7, 7. I. 64 r. w Poł. Afryce, wynik 83,74 km/h.

✱

✱ Na specjalnym kursie dla pilotów wyczynowych w Austrii wylatano w ciągu tygodnia 13 200 km i uzyskano 21 diamentów. Wykonano 5 lotów na odległość ponad 500 km.

✱

✱ Trójkąt 517 km oblecial w Szwajcarii austriacki pilot Siegfried Kier. Podając ten fakt do wiadomości, pismo szwajcarskie „Aero Revue" zawstydza pilotów szwajcarskich, którzy dotąd nie mogą się pochwalić takim wyczynem.

Transport i komunikacja

✱ Podczas lotu doświadczalnego do Ameryki Południowej amerykański odrzutowiec pasażerski Boeing-727 wylądował na lotnisku boliwijskim La Paz, położonym na wysokości 4 070 metrów n.p.m. Dotychczas na lotnisku tym nie lądował żaden samolot o napędzie odrzutowym. W toku prób okazało się, że maszyna mając ciężar startowy 58,5 tony i przy temperaturze zewnętrznej 7 stopni Celsjusza odrywa się od pasa po rozbiegu długości 2 250 metrów.

✱

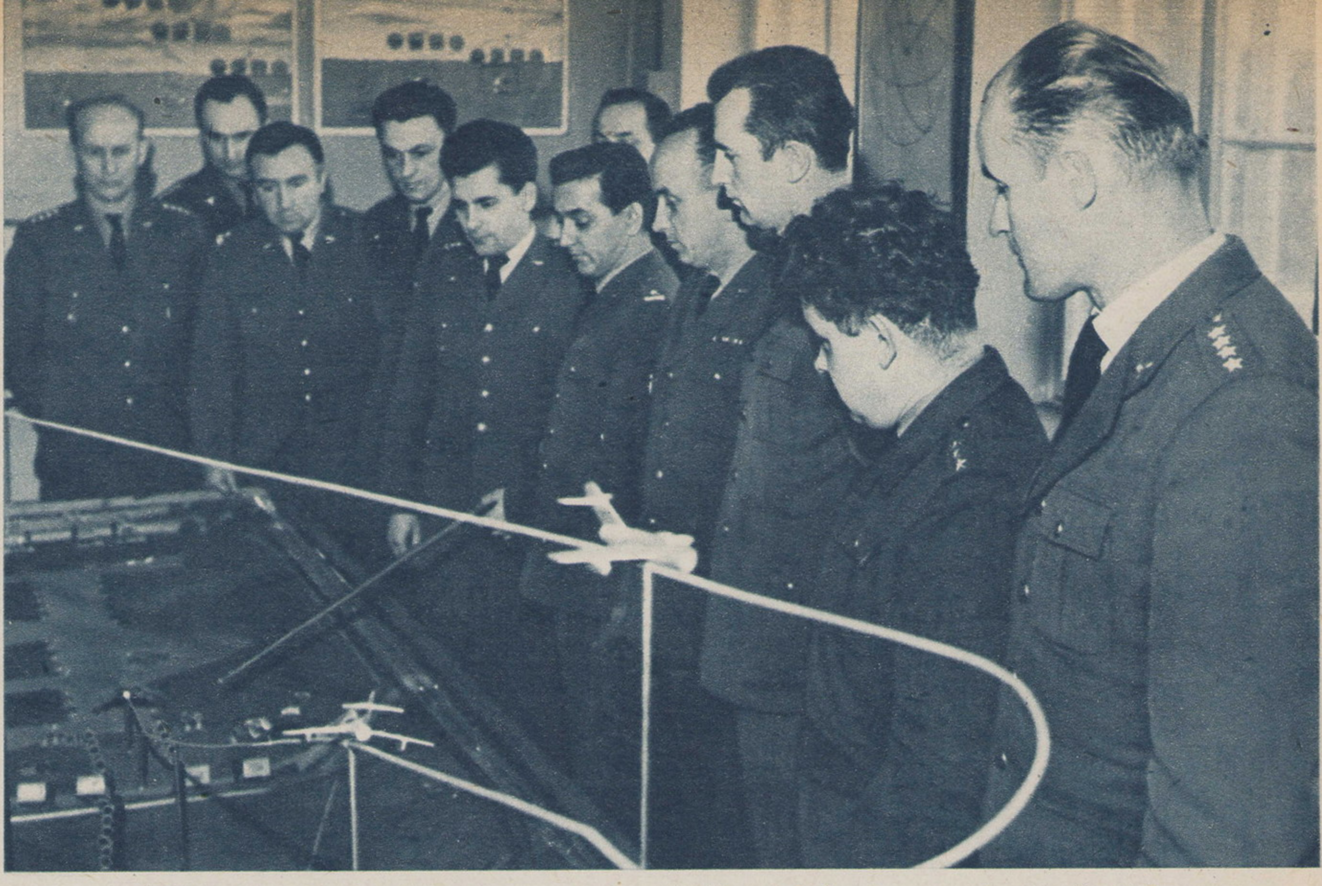
✱ Pilotem, który pierwszy ma poprowadzić w locie próbnym olbrzymią naddźwiękową „Concorde", jest pilot „Air France" — Bulte. Przechodzi on obecnie odpowiednie przeszkolenie.

✱

✱ Linię między Belgradem i Algierem uruchamia od 1. XI. 64 r. jugosłowiańskie towarzystwo „Adria" z Lublany.

✱

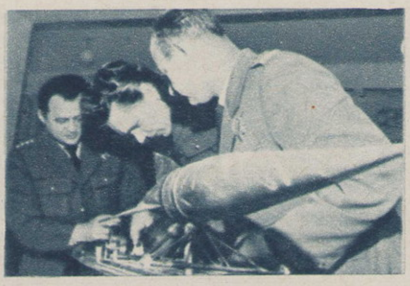
✱ W roku przyszłym linia węgierskiego MALEV'u do Kairu zostanie przedłużona do stolicy Sudanu — Chartumu, a później do Nairobi (Kenia). W roku bieżącym samoloty węgierskie zaczną kursować na trasie Budapeszt — Nikozja (Cypr) — Damaszek (Syria), a w roku 1965 tą samą trasą poprzez Delhi (India) dotrą do Dżakarty (Indonezja).



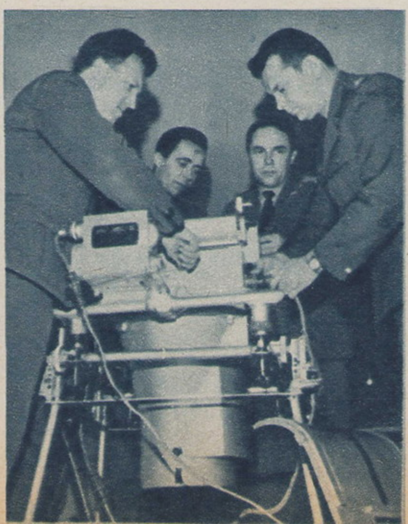
Wykładowca zapoznaje słuchaczy, przy pomocy makiety szkoleniowej, z powstałą sytuacją lotniczą.

DOWÓDCY NA NIEBIESKICH SZLAKACH

Kapitan pilot Zenon Grzeszczyk przy modelu rakiety.



Wyżej: Słuchacze zapoznają się z ciągiem rakiety. Niżej: Przy lotniczym aparacie fotograficznym.



Prezentujemy słuchaczy pionu lotniczego najstarszej uczelni wojskowej — Akademii Sztabu Generalnego im. gen. broni Karola Świerczewskiego. Cóż możemy o nich powiedzieć? Życie tych studentów w wojskowych mundurach jest podobne do życia tysięcy ich kolegów, którzy dzień w dzień wypełniają aule, sale wykładowe, gabinety naukowe — uniwersytetów, politechnik. Wykłady, seminaria, ćwiczenia — oto chleb powszedni. Ta tylko występuje różnica między cywilami a wojskowymi, że ci ostatni zdobywają wiedzę potrzebną do tego, by być wysokowykwalifikowanym fachowcem od obrony polskiego nieba, pod którym wre twórcza, wytężona praca narodu i rozwija się nasza ukochana ojczyzna — Polska Ludowa. Wszystkich jednak studentów — niezależnie od tego jaką dziedzinę wiedzy przyswajają sobie — cechuje dążność do opanowania jej wszystkich arkanów i tajemnic. Trudny to, lecz jakże piękny obowiązek. W nauce nie ma dróg bitych, utartych. Ten tylko osiągnie jej świetlane szczyty, kto dzień po dniu z uporem i wytrwałością zdąża do wytyczonego celu. Tak właśnie postępują słuchacze ASG.

Oto widzimy ich przy stole plastycznym, który przedstawia fragment terenu, będący ich poligonem doświadczalnym. Z tego stołu jak z... ręki uczą się rozpoznawać ugrupowania wojsk własnych lub też domniemanego przeciwnika, oceniać sytuację na polu walki, wpływać na jej przebieg, słowem — zwyciężać. Z zainteresowaniem studiują model rakiety. W rakiecie, jak w soczewce, skupia się współczesna wiedza i doświadczenie techniczne człowieka drugiej połowy XX wieku. Aby poznać jej działanie, skuteczność, słuchacz ASG musi studiować elektronikę, matematykę wyższą i wiele innych przedmiotów ścisłych. Dopiero te cząstkowe dziedziny wiedzy ludzkiej dają nam możliwość poznania warunków i sposobów wykorzystania najdoskonalszej dziś z broni, która jest jednym z decydujących czynników na współczesnym polu walki.

Czego to jeszcze nie uczy się słuchacz ASG? Nawigacja, bombardowanie, filozofia, ekonomia, psychologia, taktyka — to tylko niektóre z przedmiotów, które są treścią jego zainteresowania w czasie kilkuletnich studiów. Nawet taki szczegół — jak umiejętność posługiwania się kamerą fotograficzną — wchodzi tu w zakres ogólnej wiedzy zdobywanej w najstarszej, wojskowej „Alma-Mater".

Ale podstawową umiejętnością zdobytą w murach tej uczelni jest sztuka dowodzenia. Bo ASG jest szkołą dowódców i pracowników sztabów. Cały system szkolenia, cały proces wychowawczy zmierza do tego, aby ze słuchacza ASG zrobić wytrawnego, o szerokich horyzontach umysłowych i odpowiednich nawykach — dowódcę, potrafiącego wykorzystać jak najkorzystniej wszystkie stojące do jego dyspozycji siły i środki. Dlatego gros czasu w uczelni podporządkowane jest temu celowi.

Kiedy będziesz Czytelniku oglądał te zdjęcia, kolejna grupa absolwentów pionu lotniczego ASG, po zdaniu egzaminu państwowego i obronie prac dyplomowych, zamelduje się już w jednostkach. Zasilą oni kadry wojsk lotniczych, by wspólnie z tymi, którzy ukończyli studia w minionych latach, czuwać nad bezpieczeństwem polskiego nieba, podnosić na coraz wyższy poziom gotowość bojową Ludowego Lotnictwa.

mjr mgr REMIGIUSZ SZUGIEWICZ

Podczas ćwiczeń na stanowisku dowodzenia.
Zdjęcia: WAF — St. Iwan (5)

Moment po odsłonięciu tablicy pamiątkowej na obelisku w Zadybiu Starym. Dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, gen. dyw. pil. Czesław Mankiewicz salutuje pomnik.

OBELISK

Dzieci wpatrzone w weteranów, słuchały z otwartymi ustami. Opowiadał podpułkownik Kazimierz Gotówko:

— Piloci 1 Pułku „Warszawa", który jak wiecie stacjonował 20 lat temu w waszej wiosce, rwali się do wykonywania zadań bojowych w rejonie płonącej Warszawy. Dowódca pułku, Rosjanin, podpułkownik Tałdykin mówił do pilotów Polaków:

— Jest was niewielu, nie możecie polecieć sami. Polecicie razem z nami. Wy po wojnie będziecie stanowić młode kadry odrodzonego, ludowego Lotnictwa Polskiego. Podpułkownik Tałdykin — ciągnął dalej Gotówko — opiekował się pilotami i mechanikami tak jak ojciec opiekuje się i troszczy o własne dzieci. Dlatego kochaliśmy go wszyscy. Wiecie, że zginął on w czasie wykonywania zadania bojowego w rejonie Kołobrzegu.

Obecny również na spotkaniu w szkole podstawowej w Zadybiu Starym major Konstanty Semkow opowiadał dzieciom o trudnej pracy techników i mechaników, którzy całymi nocami ślęczeli przy samolotach, byle tylko maszyny były na czas gotowe. Wspomniał także o tym, jak por. Lewintyn lądował na zadybiańskim lotnisku w uszkodzonej maszynie.

Dzieci zadawały wiele pytań. Interesowały się wieloma sprawami, dotyczącymi naszego lotnictwa, a w szczególności pobytu 1 Pułku „Warszawa" w ich rodzinnej wiosce. Pytano więc dlaczego wybrano akurat Zadybie na polowe, frontowe lotnisko, co stało się z samolotami, które startowały przed dwudziestu laty z pól ich ojców. Jedna z uczennic zadała pytanie, jaka jest różnica między myśliwcem a bombowcem. Inna koniecznie chciała się dowiedzieć czy kobiety mogą być pilotami. Pewien chłopiec zapytał co musi robić, żeby zostać pilotem. Na te i podobne pytania ppłk Kazimierz Gotówko i mjr Konstanty Semkow udzielili wyczerpujących odpowiedzi. Weterani, serdecznie żegnani przez młodzież i kierownika szkoły Andrzeja Siwka, obdarowani kwiatami pojechali na następne spotkanie do Kłoczewa, gdzie stacjonował sztab 1 Mieszanej Dywizji Lotniczej. Kierownikiem szkoły w Kłoczewie jest Tadeusz Piątek, były mieszkaniec Zadybia. I tu weterani 1 Pułku byli niezwykle serdecznie i gorąco witani przez młodzież.

Nie były to jedynie spotkania weteranów naszych ludowych skrzydeł z młodzieżą szkolną w powiecie ryckim i w samych Rykach. Autor książki „Jaki startują o świcie", były zastępca 1 Pułku do spraw polityczno-wychowawczych, ppłk rez. Medard Konieczny odwiedził liceum ogólnokształcące. W technikum złożył wizytę najstarszy inżynier wojsk lotniczych płk. Leon Szurka. Inni weterani oraz aktualni piloci 1 Pułku „Warszawa" odwiedzili szkoły w powiecie. Byli między innymi w Gęsiej Wólce, Kawęczynie i Czernicu. Wszyscy wracali z naręczami kwiatów i z wrażeniami nie do zapomnienia.

Tego samego dnia, w sobotę 12 września, w Rykach w sali kinowej odbyła się uroczysta akademia, poświęcona 20 rocznicy pierwszych lotów bojowych 1 Pułku „Warszawa". W prezydium akademii zasiedli między innymi: dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju — gen. dyw. pil. Czesław Mankiewicz, gen. bryg. nawig. Jan Stamieszkin, wiceprzewodniczący Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej — A. Stolarzewicz, I sekretarz Komitetu Powiatowego PZPR w Rykach — Adam Plewicki oraz licznie przybyli na tę uroczystość weterani 1 Pułku „Warszawa": ppłk rez. Medard Konieczny, ppłk Kazimierz Gotówko płk. Leon Szurka, Jan Lipnicki, Józef Welker, Konstanty Semkow i wielu innych.

Referat o dwudziestoletnim dorobku naszych ludowych skrzydeł wygłosił gen. bryg. Jan Stamieszkin. W imieniu weteranów zabrał głos Medard Konieczny, który bardzo barwnie i żywo opowiedział zebranym o działaniach bojowych 1 Pułku.

OBELISK W ZADYBIU STARYM

Nazajutrz już od wczesnych godzin porannych tłumy mieszkańców okolicznych wiosek ciągnęły do Zadybia Starego. Tu o godzinie 10 miała się odbyć uroczystość odsłonięcia obelisku, upamiętniającego walki z hitlerowskim najeźdźcą 1 Pułku „Warszawa", który z tych właśnie pól dwadzieścia lat temu startował do swoich pierwszych zadań bojowych.

Obelisk w Zadybiu Starym ma już swoją roczną historię. Równo dwanaście miesięcy temu redakcja tygodnika Wojsk Lotniczych „Wiraże" zorganizowała do Zadybia Starego wycieczkę weteranów 1 Pułku. Wtedy właśnie powstał projekt, by półroczny frontowy pobyt w Zadybiu Starym naszej najstarszej jednostki lotniczej upamiętnić w trwałym obelisku. Pomysł redakcji „Wiraże" spotkał się z bardzo serdecznym przyjęciem ze strony kierownictwa Komitetu Powiatowego PZPR w Rykach, wszechstronną pomoc przyrzekł także kierownik miejscowej szkoły Andrzej Siwek. Sprawą budowy pomnika zainteresował się również Zarząd Polityczny Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, dowództwo 1 Pułku „Warszawa" i Komenda Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Janka Krasickiego w Dęblinie. Dzięki zbiorowemu wysiłkowi miejscowego społeczeństwa i wydatnej pomocy dęblińskiej OSL, stanął na zadybiańskich polach lśniący srebrem wysmukłego skrzydła z samolotu odrzutowego — obelisk.

I oto Zadybie Stare przeżywa swój wielki dzień. Wokół obelisku zgromadziła się młodzież szkolna, mieszkańcy wioski i okolic. Z samochodu wysiada dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, gen. dyw. pil. Czesław Mankiewicz. Orkiestra gra marsza generalskiego. Kompania honorowa ze sztandarem 1 Pułku „Warszawa" prezentuje broń. Generał przechodzi przed frontem wyprężonych na baczność żołnierzy. Potem zbliża się do obelisku. Pamiątkowa płyta na pomniku przykryta jest biało-czerwoną flagą.

Dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju w swoim wystąpieniu scharakteryzował szlak bojowy 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" i dłużej zatrzymał się nad tym okresem, kiedy jednostka ta stacjonowała przed dwudziestu laty w Zadybiu Starym. Przed pomnikiem przemawiał także weteran naszej najstarszej jednostki lotniczej, Medard Konieczny.

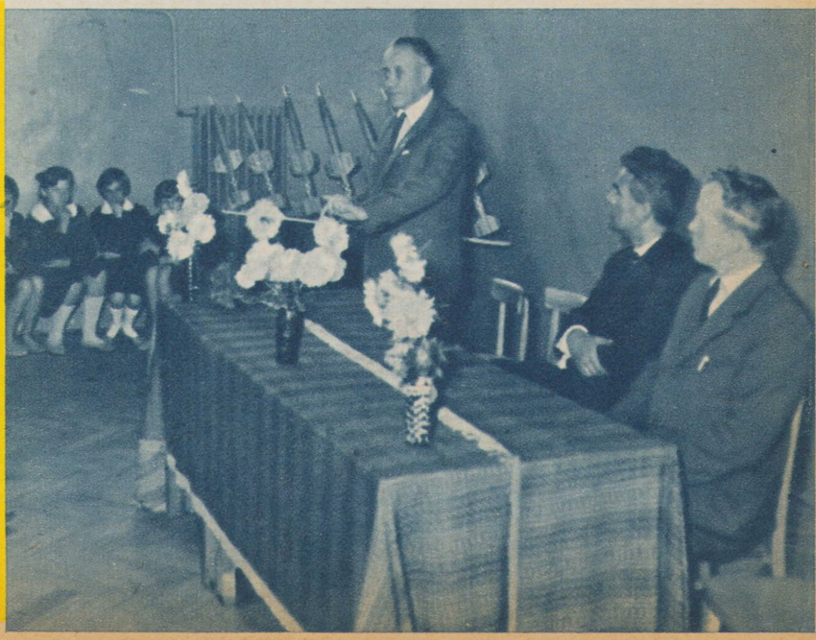
Przewodniczący Prezydium Powiatowej Rady Narodowej prosi generała Czesława Mankiewicza o odsłonięcie tablicy pamiątkowej. Następuje uroczysty moment. Dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju zdejmuje biało-czerwoną flagę, zakrywającą pamiątkową tablicę. Orkiestra gra Hymn Narodowy. Generał Mankiewicz salutuje obelisk. Pomnik salutują także wszyscy zgromadzeni obok żołnierze i oficerowie. Ludzie stoją w milczeniu. Łopocą na wietrze biało-czerwone flagi na smukłych masztach przed obeliskiem.

A chwilę potem ludzie pochylają się nad tablicą, odczytują napis: 23.VIII.1944 R. Z ZADYBIA STAREGO WYSTARTOWALI DO PIERWSZEGO LOTU BOJOWEGO PILOCI 1 PUŁKU LOTNICTWA MYŚLIWSKIEGO „WARSZAWA". W 20-lecie Ludowego Lotnictwa Polskiego — społeczeństwo Powiatu Ryki.

ZADYBIANIE OPOWIADAJĄ

Generał Mankiewicz otoczony przez weteranów udaje się do szkoły. Maszeruje kompania honorowa ze sztandarem. Bojowy znak 1 Pułku znów zawitał do Zadybia Starego, znów jest wśród pól, z których startowali do walki z hitlerowskimi piratami powietrznymi obecni na uroczystości weterani. A przybyło ich znacznie więcej do Zadybia niż w roku ubiegłym. Jest wśród nich także Zofia Dąbrowska, która w III eskadrze była układaczką spadochronów, jest także Józef Bester, któremu 1 Pułk „Warszawa" zawdzięcza wszystkie dziś już historyczne zdjęcia. W grupie weteranów

DOKOŃCZENIE NA STR. 19



Z lewej: Szkoła podstawowa w Zadybiu Starym otrzymała imię 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". Fragment uroczystości na szkolnym dziedzińcu. Z prawej: autor książki „Jaki startują o świcie", weteran 1 Pułku, ppłk rez. Medard Konieczny na spotkaniu z młodzieżą szkolną w Rykach.

Foto: Jerzy Tobolski (3)

„KRAKOWIACY" NA ZIEMI GARWOLIŃSKIEJ

W uroczystości odsłonięcia tablicy pamiątkowej w Kobylej Woli uczestniczyło około 3 tysięcy ludzi. Przemawia gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło.

Delegacja jednostki lotniczej — spadkobierczyni 2 Pułku „Kraków" przekazała młodzieży liceum proporzec przechodni. Odebrał go dyr. mgr Tomasz Wojtas.

PIĘĆ wiosek graniczy z byłym lotniskiem frontowym 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków": Kobyla Wola, Sulbiny, Taluba, Rowy i Wola Rowska. Starzy mieszkańcy tych pięciu wsi są naocznymi świadkami początków historii ludowego lotnictwa polskiego. Mało — oni stanowią cząstkę tej historii. Z łopatami i siekierami w ręku równali teren lotniska, kopali schrony i nisze, maskowali samoloty.

Znali każdą załogę, każdego pilota, nawigatora. Gdy lotnicy startowali z zadaniem bojowym, oni z niecierpliwością oczekiwali ich powrotu. Dzielili z nimi radości i niepokój.

Gdy w styczniu 1945 r. 2 pułk „Kraków" szykował się do odlotu na inne lotnisko, dowódca spotkał się z grupą mieszkańców. Odetchnął wtedy, ale powiedział co myślał:

— Ja dumał czto Wasza dieriewnia so wsiem sgorit.

Ocalała nie tylko jedna wieś, lecz wszystkie pięć przylegających do lotniska frontowego.

Gdyby ktoś chciał się przekonać...

SERDECZNE SPOTKANIE

Minął rok i „Krakowiacy" znów spotykają się na gościnnej Ziemi Garwolińskiej. Rok temu, z inicjatywy tygodnika Wojsk Lotniczych „Wiraże", odbyło się w Kobylej Woli zaimprowizowane naprędce spotkanie weteranów 2 pułku „Kraków" ze społeczeństwem wsi przyległych do b. frontowego lotniska.

Tego września społeczeństwo Ziemi Garwolińskiej wita weteranów z jeszcze większą serdecznością i entuzjazmem.

Dwudniowe uroczystości odbywają się pod honorowym protektoratem Głównego Inspektora Lotnictwa gen. dyw. pil. Jana Raczkowskiego. W 20 rocznicę pierwszego wylotu pułku „Kraków" na pomoc walczącej Warszawie przybyli weterani pułku: gen. bryg. pil. Józef Jacewicz, płk dypl. nawig. Aleksander Danielak, Józef Wnuk, Piotr Stręk, ppłk. Stanisław Wójcik i kpt. Józef Osuch.

...Odżywają stare wspomnienia. Dobre i złe chwile. Zamknąć oczy i dumać, dumać... Albo lepiej wznieść toast za tych wszystkich z pułku „Kraków", którzy szczęśliwie przeżyli wojnę, a przeżyli ją przecież wszyscy.

Tutaj nie ma wszystkich. Nie ma Krzeszowskiego, Grabowskiego, Maciejowskiego i innych. Bardzo brak radzieckich towarzyszy broni, z którymi szło się, a raczej leciało od Grigoriewskoje, Kijowa, Dys...

Szkoda, że ich tu wszystkich teraz nie ma. Ale niejeden z nich wraca tu myślą. Fattachow, dowódca eskadry pułku „Kraków", przysyła już drugi list z dalekiej Republiki Baszkirskiej. W pierwszym wspomina frontowych towarzyszy. Wspomina, pozdrawia i serdecznie zaprasza w gościnę do Ufy. W drugim — przesyła pozdrowienia lotnikom — spadkobiercom tradycji 2 pułku „Kraków".

Wszyscy starsi są o dwadzieścia lat. Wszyscy dobrze pamiętają trudne początki ludowego lotnictwa polskiego, pierwszy skrawek wyzwolonej ziemi polskiej, gorące powitania...

Dwadzieścia lat temu, 19 sierpnia 1944 r., na folwarcznym polu w rejonie wsi Rowy i Kobyla Wola, wylądował 2 pułk „Kraków". Samoloty zjawiły się niespodziewanie nocą, w chwili kiedy 20 km dalej nad Wisłą toczyły się zaciekłe boje z faszystowskim okupantem.

LICEUM IM. 2 PUŁKU „KRAKÓW"

Przed kilku tygodniami na dziedzińcu Liceum Ogólnokształcącego w Garwolinie został ustawiony samolot „Jak-11". Dziś nadaje on charakter uroczystościom. Uroczystości te mają ścisły związek z lotnictwem.

Na frontowej ścianie bloku szkolnego — zakryta jeszcze tablica...

Burzliwymi oklaskami młodzież wita weteranów i delegację jednostki lotniczej, która kontynuuje tradycje 2 pułku „Kraków".

Dyrektor liceum mgr Tomasz Wojtas wita gości. Wspomina dni pełne trwogi, nieznane uczącej się dziś młodzieży. Gen. bryg. pil. J. Jacewicz dokonuje aktu odsłonięcia tablicy. Od tej chwili Liceum Ogólnokształcące w Garwolinie nosi imię 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków". Delegacja lotników przekazuje dyrektorowi proporzec pamiątkowy od żołnierzy jednostki lotniczej — spadkobierczyni tradycji 2 pułku „Kraków".

Goście obdarowani wiązankami kwiatów udają się następnie do auli liceum. Aż po drugie piętro towarzyszą im gorące oklaski szpaleru młodzieży. W auli — miła niespodzianka. Młodzież liceum przygotowała na ten dzień specjalny program artystyczny, na który złożyły się pieśni, wiersze i recytacje o tematyce lotniczej.

Kończy się to wzruszające spotkanie lotników z młodzieżą. Nie pierwsze już i nie ostatnie. W najbliższych tygodniach pracownia politechniczna liceum otrzyma od służby inżynieryjno-lotniczej zestaw najbardziej niezbędnego sprzętu. Na pomoc i opiekę czeka jeszcze szkolna modelarnia lotnicza.

NA SZLAKU STARYCH WSPOMNIEŃ

Na skraju lasu, pośród białych brzóz — obelisk, duży polny kamień osadzony na cokole. Białe płótno zakrywa marmurową tablicę pamiątkową.

Kobyla Wola. Początek bojowej drogi lotników 2 pułku „Kraków"...

Prawie pięć miesięcy przebywali na tym lotnisku polscy i radzieccy lotnicy. Stąd wyruszyli na pierwszy bój w okolicy Płońska piloci: por. Żyżniewski, kpt. Febralski i inni. Tu mieściła się baza załadowcza zrzutów. Zrzuty — to była specjalność pułku „Kraków". Od 13 września 1944 roku, przez wiele następnych nocy, terkotały nad powstańczą Warszawą popularne „kukuruźniki". Raz bombardowały pozycje wroga, drugi raz zamiast bomb niosły umocowane w zamkach zasobniki z rusznicami przeciwpancernymi, pepeszami, żywnością i lekarstwami.

Na szlaku starych wspomnień — dom Józefa Walendy. Dom po trosze historyczny. 19 lat temu pracowała w nim radiostacja odcinka dywizyjnego, a tuż obok domu przetrwała do dziś drewniana piekarnia wojskowa. Sam Walenda jest niezwykle uroczym gawędziarzem.

— Było na co patrzeć, — opowiadał — jak noc przyszła to spać się człowiekowi nie chciało. Co tu się nie robiło... Tam gdzie w nocy było pole, w dzień wyrastał las. Najmądrzejszy filozof nie mógł się w tym połapać, kiedy zaczęli maskować te samoloty...

Przystajemy na krańcu „lotniska". To samo pole wzlotów, tyle, że zaorane.

Majątek Rowy. Klonowa aleja prowadzi nas do b. kwatery pułku „Kraków". W pałacu, który spalił się w styczniu 1945 r., mieścił się sztab. Tam też mieszkali piloci pierwszej eskadry.

Przed nami ściana lasu. W dzień kryła samoloty. Tu, w zamaskowanych stoiskach, pracowali technicy i mechanicy, a wśród nich Maciejowski i Staszczyszyn Goward i Muchorow... Wspomnienia przeplatają się nazwiskami: Worobiowa, Koźlenki, Bogdanowskiego...

Radzieccy piloci uczyli latać polskich, polscy przekazywali swoją wiedzę i umiejętności Polakom. Pierwszym polskim pilotem, który przyszedł do pierwszej eskadry, był Grabowski. Pierwszym polskim nawigatorem w pułku był Danielak. Pamiętają szczegóły i szczególiki. Wspominają jak ludność oddawała im swe skromne izby, pamiętają ofiarowane im przez nią prezenty gwiazdkowe, wspólnie spędzone wieczory...

Po dwudziestu latach...

Kilkanaście minut przed godziną 14 w Kobylej Woli lądują pierwsze po dwudziestu latach środki komunikacji powietrznej — dwa śmigłowce. Jednym z nich przybywa gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło. Po przyjęciu honorów wojskowych generał odsłania tablicę pamiątkową. Przy dźwiękach hymnu narodowego opada białe płótno, a oczom zgromadzonych ukazuje się tablica z napisem upamiętniającym pierwszy wylot „Krakowiaków" na pomoc walczącej Warszawie. Do zgromadzonej ludności przemawia gen. bryg. nawig. W. Jagiełło. W ciepłych serdecznych słowach dziękuje społeczeństwu Ziemi Garwolińskiej za zgotowanie miłego przyjęcia weteranom 2 pułku „Kraków".

Kończą się oficjalne uroczystości. Generała i weteranów otacza miejscowa ludność. Następują długie chwile wspomnień.

Goście odjeżdżają. Do późnych godzin wieczornych trwa zabawa ludowa. Zapada zmrok. Równo dwadzieścia lat temu, w taki wieczór, z 13 na 14 września załogi pułku „Kraków" przygotowywały się do pierwszego lotu z Kobylej Woli na pomoc powstańcom walczącej Warszawy.

KAROL SZELĄG

Od tej chwili Liceum Ogólnokształcące w Garwolinie nosi imię 2 Pułku „Kraków". Odsłonięcia tablicy dokonał gen. bryg. pil. Józef Jacewicz.

Zdjęcia: WAF (2) i J. Tobolski

FARNBOROUGH 1964

inż. ANDRZEJ ABŁAMOWICZ
Korespondencja własna

Od 1932 roku brytyjski przemysł lotniczy organizuje systematycznie pokazy swojego sprzętu. Tegoroczna wystawa w Farnborough jest już dwudziestą czwartą z kolei. Jednak po raz pierwszy jej gospodarzem jest British Aerospace Companies. Tym razem bierze w niej udział ponad 300 wystawców, reprezentujących swoje firmy. Wystawa obejmuje nie tylko pokaz sprzętu latającego, ale także sprzętu pomocniczego, wyposażenia i tych wszystkich produktów, których użycie może być potrzebne dla budowy, eksploatacji sprzętu latającego oraz dla zabezpieczenia ruchu lotniczego.

Eksponaty są zgrupowane w ogromnej hali wystawowej oraz w pawilonach poszczególnych firm. Sprzęt latający pokazano na wydzielonym terenie (pokaz statyczny) i w locie.

Wystawa trwa pełny tydzień. Pierwszy dzień jest tzw. dniem technicznym i zwiedzający nie są wpuszczani na teren wystawy. Kolejne trzy dni przeznaczone są dla zwiedzania przez zaproszonych gości (przede wszystkim specjalistów lotniczych i handlowców — w tym obcokrajowców), wreszcie ostatnie trzy dni są dniami otwartymi, kiedy to wystawa jest dostępna dla wszystkich.

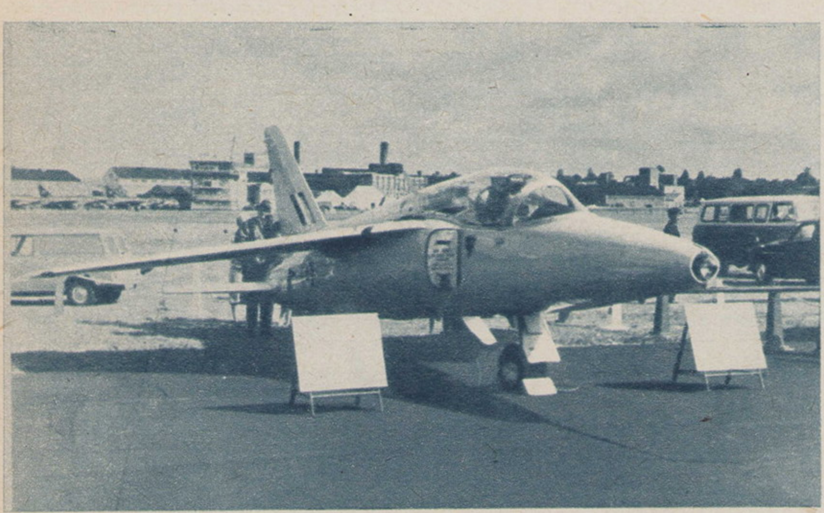
Każdego dnia po południu odbywają się pokazy sprzętu w locie. Sprzęt jest demonstrowany przez pilotów doświadczalnych oraz przez pilotów wojsk lotniczych i marynarki.

Różnorodność demonstrowanego sprzętu, choćby tylko sprzętu latającego, jest bardzo duża. Można tu zobaczyć samoloty sportowe i transportowe, śmigłowce i poduszkowce, samoloty cywilne i wojskowe, a nawet samoloty doświadczalne. Żaden fotoreportaż nie odda rzeczywistego przebiegu pokazów, ich dynamiki i barwy (nawet w dosłownym znaczeniu — bo zespoły akrobacyjne pozostawiają ślad swego lotu w postaci kolorowych dymów). Zamieszczone zdjęcia niech będą jedynie przeglądem tego, co ze sprzętu latającego zademonstrowano w roku bieżącym w Farnborough.

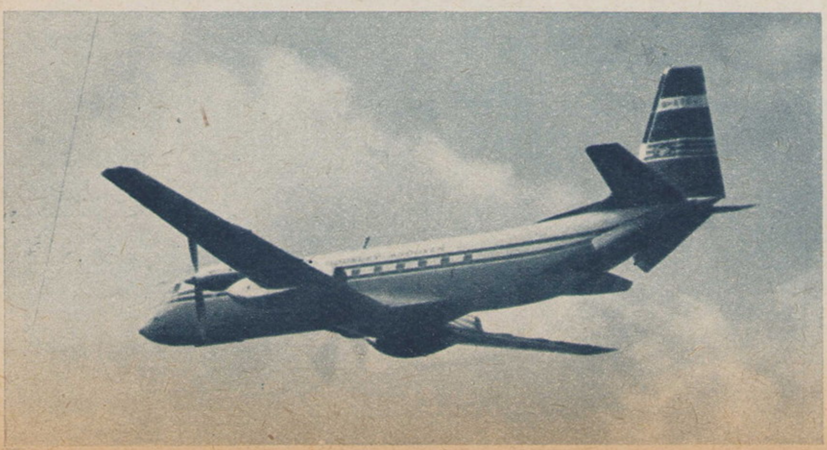
Wszystkie zdjęcia autora.

Śmigłowiec Westland „Wasp" przeznaczony do zwalczania okrętów podwodnych i przystosowany do lotów w trudnych warunkach atmosferycznych.

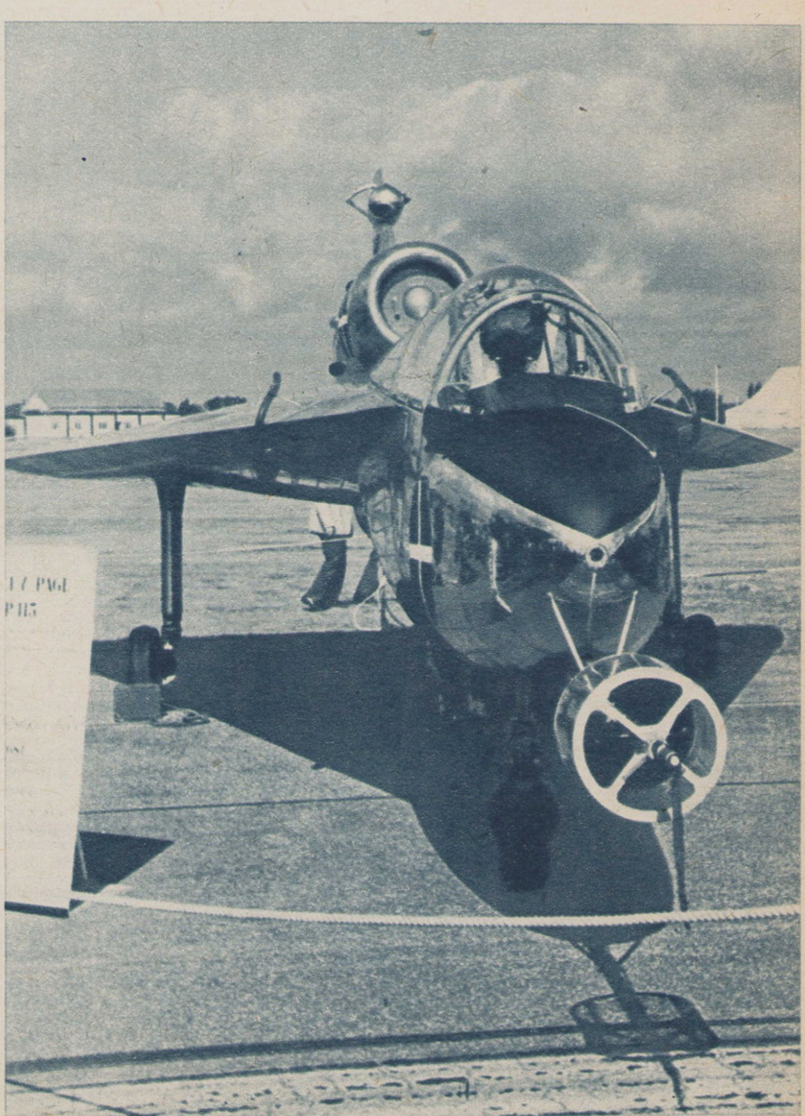
Odrzutowy samolot łącznikowo-dyspozycyjny Hawker Siddeley HS-125 w chwilę po starcie. Widoczny jest moment wciągania podwozia.

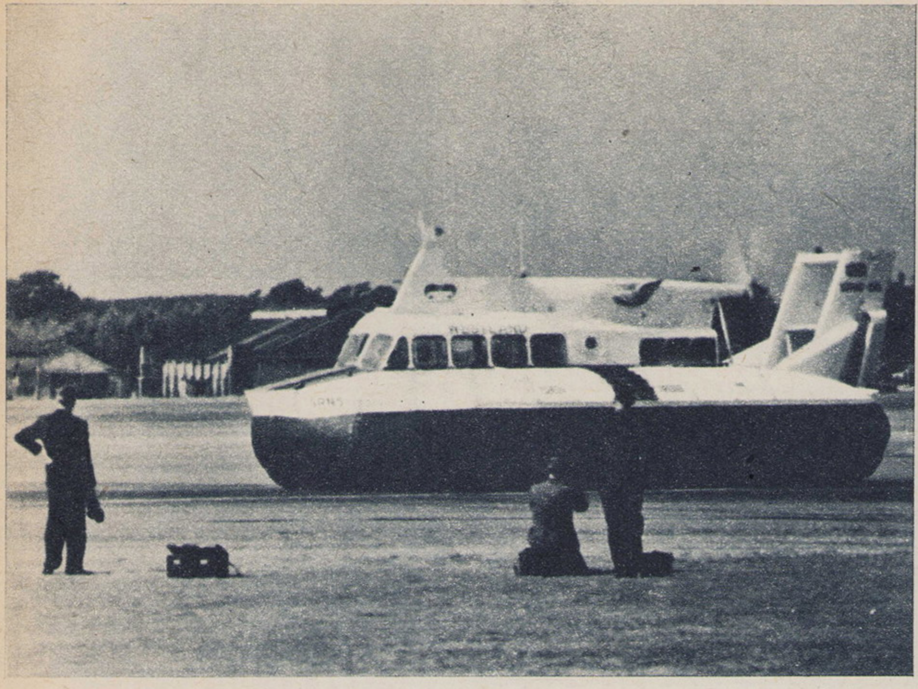


Wyżej: Lekki odrzutowiec Hawker Siddeley „Gnat". Niżej: Samolot transportowy Hawker Siddeley „Andover" w locie pokazowym z jednym silnikiem wyłączonym i z otwartym tyłem kadłuba.



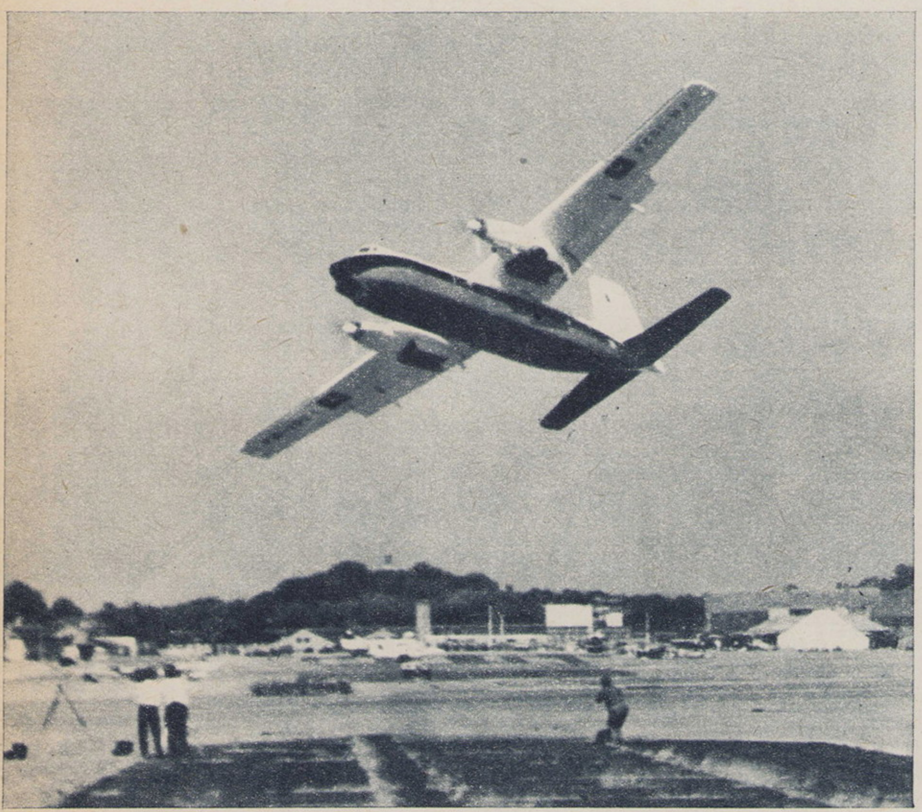
Samolot doświadczalny Handley Page HP-115. Na tym samolocie prowadzone są badania nad właściwościami płata „delta" przy małych prędkościach lotu.

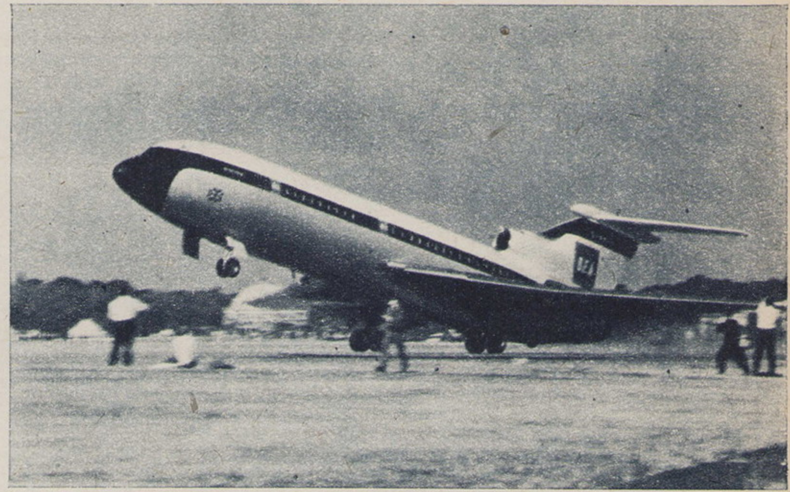




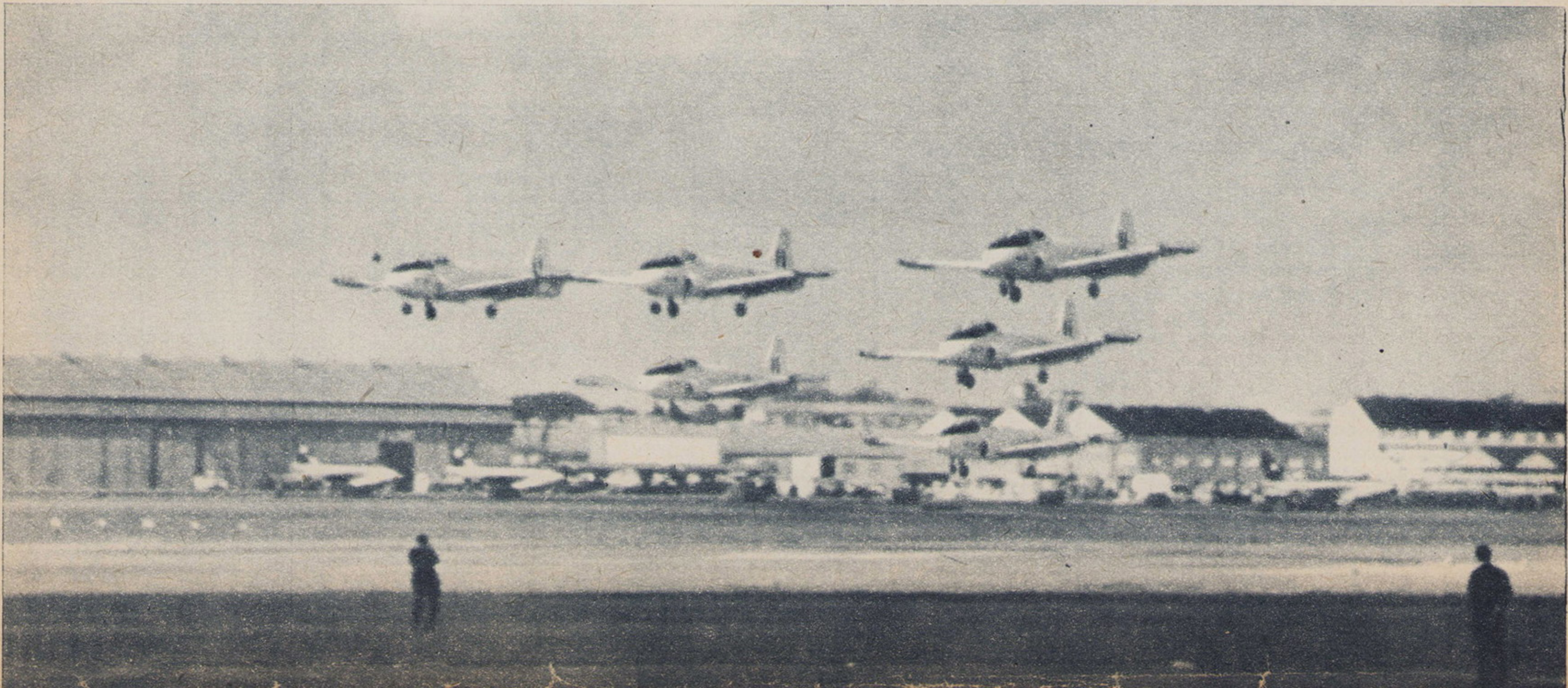
Poduszkowiec Westland SR.N-5 w „locie".

Wyżej: Efektowny pokaz akrobacji w wykonaniu zespołu pięciu samolotów „Gnat". Niżej: Startuje odrzutowiec pasażerski Hawker Siddeley „Trident"; wystarcza mu pas lotniskowy 1,8 km.





Wyżej: Samolot pasażerski Handley Page „Harald" tuż po starcie, w momencie wciągania podwozia. Niżej: W zwartym szyku ląduje zespół „Red Pelicans" na dwumiejscowych samolotach szkolno-treningowych „Jet-Provost".



SPORT LOTNICZY W 20-LECIU PRL

JERZY R. KONIECZNY

(10)

WYKAZY I ZESTAWIENIA

WALNE ZGROMADZENIA ARP I APRL

I Walne Zgromadzenie ARP (Warszawa — 10. X. 1945 r.)
II Walne Zgromadzenie ARP (Warszawa — 19. IV. 1947 r.)
III Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie ARP (Warszawa — 19. IV. 1948 r.)
IV Walne Zgromadzenie ARP (Warszawa — 25. VI. 1948 r.).

W latach 1949—1953 nie odbywały się statutowe walne zgromadzenia ARP; nie wybierano też władz organizacji.

V Zjazd delegatów aeroklubów regionalnych (Wrocław — 31. III. 1954 r.)
I (6) Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie APRL (Warszawa — 16. XII. 1956 r.)
II (7) Walne Zgromadzenie Sprawozdawczo-Wyborcze Aeroklubu PRL (Warszawa — 22—23. II. 1958 r.)
III (8) Walne Zgromadzenie Sprawozdawcze Aeroklubu PRL (Warszawa — 12. IV. 1959 r.)
IV (9) Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Aeroklubu PRL (Poznań — 24. I. 1960 r.)
V (10) Walne Zgromadzenie Sprawozdawczo-Wyborcze Aeroklubu PRL (Warszawa — 24. IV. 1960 r.)
VI (11) Walne Zgromadzenie Sprawozdawcze Aeroklubu PRL (Warszawa — 21. V. 1961 r.)
VII (12) Walne Zgromadzenie Sprawozdawczo-Wyborcze Aeroklubu PRL (Warszawa — 23. IX. 1962 r.).

ZJAZDY LIGI LOTNICZEJ

I Zebranie konstytucyjne Ligi Lotniczej (Warszawa — 26. VII. 1946 r.)
I Walny Zjazd Ligi Lotniczej (Warszawa — 14—15. V. 1950 r.).

PREZESI ZARZĄDU GŁÓWNEGO LIGI LOTNICZEJ

mgr inż. Wiktor LEJA (18. IX. 1946 — 14. V. 1950)
mgr inż. Sergiusz MINORSKI (15. V. 1950 — V. 1953)

CZŁONKOWIE WŁADZ ARP I APRL

Prezesi

wicemin. Józef OLEWIŃSKI (10. X. 1945—1946), inż. Konrad JAGOSZEWSKI (1947—1950), gen. bryg. Józef TURSKI (31. III. 1954 — 16. XII. 1956), gen. bryg. pil. Jan FREY-BIELECKI (16. XII. 1956 — 22. II. 1958), Stefan ANTOSIEWICZ (23. II. 1958—1964).

Wiceprezesi

płk Konrad ŚWIETLIK (1945), Mieczysław GRABIŃSKI (1945), płk Antoni MICHALAK (1947—1949), prof. Włodzimierz HUMEN (1948 i 31. III. 1954 — 16. XII. 1956), gen. dyw. pil. Czesław MANKIEWICZ (1949—1951 i 16. XII. 1956—1964), mgr inż. Stanisław SKRZYDLEWSKI (16. XII. 1956 — 23. II. 1958), gen. dyw. pil. Jan FREY-BIELECKI (23. II. 1958 — 23. IX. 1962), red. Michał GOSZCZYŃSKI (23. II. 1958 — 24. IV. 1960), mgr Józef OLSZEWSKI (23. IX. 1962—1964).

Sekretarze generalni

Mieczysław KUSNERZ (1945), ppłk nawig. Józef JUNGRAF (1946—1947), mjr Janusz PRZYMANOWSKI (I. 1948 — VI. 1951), ppłk pil. Michał JAKUBIK (27. III. 1952 — V. 1953), mgr inż. SERGIUSZ MINORSKI (31. III. 1954 — 16. XII. 1956), Tadeusz REJNIAK (16. XII. 1956 — 24. IV. 1960), inż. Antoni MATHEUS (24. IV. 1960—1961), ppłk pil. Krzysztof DONIGIEWICZ (1963—1964).

Skarbnicy

Wojciech ZIELIŃSKI (1945), mjr Janusz PRZYMANOWSKI (1946 — XII. 1947), płk pil. Józef KĘPIŃSKI (1948), płk Władysław ŻACZKIEWICZ (1948—1950), mjr pil. Jerzy ŚWIĄTEK (16. XII. 1956—1957), Jerzy OSIŃSKI (1957 — 22. II. 1958), red. Jerzy R. KONIECZNY (23. II. 1958 — 24. IV. 1960), mgr inż. Wiktor LEJA (24. IV. 1960—1964).

WICEPREZYDENCI MIĘDZYNARODOWEJ FEDERACJI LOTNICZEJ — FAI

Funkcje wiceprezydentów FAI pełnili następujący działacze polskiego lotnictwa sportowego:

W 1948 r. (wybrany na 41 konferencji generalnej FAI w Paryżu) prof. Włodzimierz HUMEN (na lata 1948—1949).
W 1959 r. (wybrany na 52 konferencji generalnej FAI w Moskwie) Stefan ANTOSIEWICZ (na lata 1959—1960).
W 1961 r. (wybrany na 54 konferencji generalnej FAI w Monaco) Stefan ANTOSIEWICZ (od tego roku pełni tę funkcję do chwili obecnej).

MEDALE GKKFiT „ZA WYBITNE OSIĄGNIĘCIA SPORTOWE"

otrzymali:

Złote

W 1955 r. — Jerzy WOJNAR, Wanda SZEMPLIŃSKA i Jerzy POPIEL;
W 1958 r. — Adam WITEK;
W 1960 r. — Edward MAKULA, Jerzy POPIEL (po raz drugi), Adam WITEK (po raz drugi), Pelagia MAJEWSKA, Henryk ZYDORCZAK;
W 1963 r. — Edward MAKULA (po raz drugi), Jerzy POPIEL (po raz trzeci).

Srebrne

W 1955 r. — Henryk ZYDORCZAK, Jerzy KUBACZEWSKI, Maksymiliana CZMIELÓWNA;
W 1956 r. — Mariana GORZELAK;
W 1958 r. — Stanisław ŻURAD, Anna FRANKE, Edward MAKULA.

Brązowe

W 1958 r. — Antonina CHMIELARCZYK, Maria WOJTKOWSKA.

MEDAL APRL im. CZESŁAWA TAŃSKIEGO

otrzymali:

za 1956 r. — Pelagia MAJEWSKA,
za 1957 r. — mgr inż. Edward MAKULA,
za 1958 r. — Adam WITEK,
za 1959 r. — Henryk ZYDORCZAK,
za 1960 r. — Józef DANKOWSKI,
za 1961 r. — gen. dyw. pil. Jan FREY-BIELECKI,
za 1962 r. — inż. Józef PIECZEWSKI.

TYTUŁY I MEDALE „ZASŁUŻONEGO DZIAŁACZA KULTURY FIZYCZNEJ"

otrzymali:

prof. Włodzimierz HUMEN (1955),
Tadeusz REJNIAK (1958),
Józef DANKOWSKI (1963).

TYTUŁY I MEDALE „ZASŁUŻONEGO MISTRZA SPORTU"

otrzymali:

Tadeusz GÓRA (1955),
mgr inż. Edward MAKULA (1963),
inż. Jerzy POPIEL (1963),
Pelagia MAJEWSKA (1964),
Adam WITEK (1964).

(C. d. n.)

Mała **ENCYKLOPEDIA** lotników polskich

ZBIGNIEW ARNDT

(1885—1963)

URODZIŁ się w Warszawie 30.VI.1885 r. Ukończył siedmioklasową Szkołę Handlową Zgromadzenia Kupców Warszawskich. Uczestniczył w strajku szkolnym 1905 r. o szkołę polską. Uzyskał stopień inżyniera-mechanika w r. 1910, po ukończeniu Instytutu Politechnicznego we Friedbergu, w Hessen (Niemcy). W latach 1910—1912 pracował jako rysownik - konstruktor w fabryce maszyn papierniczych E. et M. LAMORT FILS w Vitry-le--Francois (Francja) i rok w fabryce samolotów HENRI ET MAURICE FARMAN w Paryżu (1913 r.).

Po powrocie do kraju pracował w latach 1914—1915 w Zakładach LILPOP, RAU I LOWENSTEIN w dziale maszyn ceramicznych, początkowo jako rysownik-konstruktor, potem jako szef tego działu. Opuścił fabrykę w drugiej połowie 1915 r. z powodu ewakuowania jej do Rosji. W okresie: kwiecień 1916 — wrzesień 1918 r. pracował w niemieckiej fabryce samolotów ALBATROS-WERKE (na lotnisku mokotowskim w Warszawie) jako asystent dyrektora. 15 listopada 1918 r. z polecenia polskich władz wojskowych zorganizował wespół z inż. Pęczalskim w poniemieckich hangarach i pomieszczeniach CENTRALNE WARSZTATY LOTNICZE, z personelu polskiego wyszkolonego w Albatros-Werke. Inż. Arnd był początkowo kierownikiem ruchu Warsztatów, potem kierownikiem technicznym, a w lipcu 1920 r. został wyznaczony naczelnym kierownikiem CWL w VIII randze urzędnika wojskowego (odpowiadającej stopniowi majora).

Od marca 1922 r. do sierpnia 1926 r. pracował jako kierownik działu płatowców we „Francusko-Polskich Zakładach Samochodowych i Lotniczych S.A." w Warszawie na Okęciu. Współpracował przy budowie fabryki i uruchomił licencyjną produkcję samolotów myśliwskich SPAD-61. W latach 1927—1934 był sekretarzem ZRZESZENIA POLSKICH PRZEMYSŁOWCÓW LOTNICZYCH w Warszawie. W okresie 1934—1939 był szefem działu lotniczego w SPÓŁCE SEPEWE-EKSPORT POLSKIEGO PRZEMYSŁU S.A. Organizował stoiska polskie na międzynarodowych wystawach lotniczych w Paryżu, Mediolanie, Sztokholmie, Belgradzie oraz pawilony lotnicze na wystawach krajowych w Poznaniu (1929 i 1930). Brał udział w pracach Polskiego Komitetu Normalizacyjnego jako sekretarz Komisji Lotniczej oraz jako sekretarz Komisji Słownictwa Lotniczego przy Akademii Nauk. Był członkiem Zarządu Głównego LOPP (1930—1933 r.), sprawował funkcję sekretarza działu lotniczego w Muzeum Przemysłu i Techniki w Warszawie, pisał artykuły w prasie lotniczej i wygłaszał pogadanki o tematyce lotniczej w radio.

Po klęsce wrześniowej przez Rumunię dostał się do Francji. Stamtąd udał się wraz z pracownikami wytwórni RWD do Turcji, gdzie polscy inżynierowie, technicy i majstrzy zostali zaangażowani przez tamtejszą Ligę Lotniczą, celem organizacji fabryki samolotów. Od 1.VII.1941 do 1.X.1946 był wicedyrektorem administracyjnym w zakładach lotniczych THK UCAK FABRIKASI w Ankarze, gdzie personel polski liczył 27 osób. We wrześniu 1946 r. udał się do Libanu, a następnie Brazylii — dokąd przybył w marcu 1947 r. Pracował tam do czerwca 1957 r. w Sao Paulo, sprawując różne funkcje techniczno-handlowe w trzech firmach brazylijskich. W czerwcu 1957 r. powrócił do Polski, gdzie żył z renty przyznanej za 29 lat i 7 miesięcy pracy w lotnictwie.

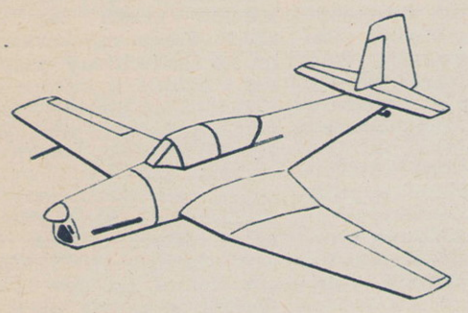
Od 1.XII.1959 r. członek Klubu Seniorów Lotnictwa APRL.

Zbigniew Arnd

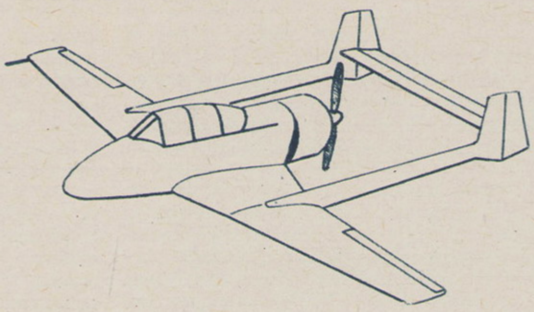
Zmarł 30.X.1963 r. w Warszawie. Był odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi (1929 r.) oraz Złotą Odznaką Honorową LOPP (1930 r.).

(J. Kędz.)

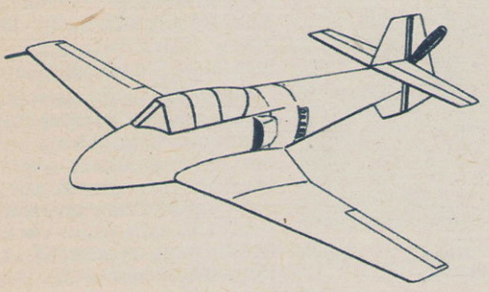
Rodzina „Biesów"



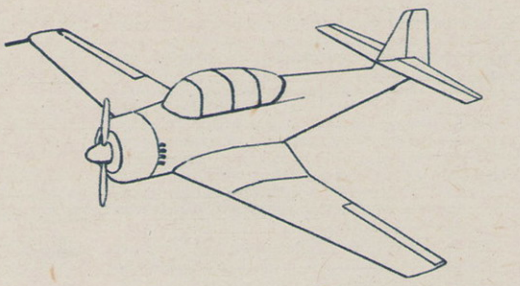
Projekt samolotu LWD „Bies" (1949 r.).



Dwubelkowa wersja projektu TS-8 „Bies".



Wersja projektu TS-8 „Bies" ze śmigłem w usterzeniu.



Projekt samolotu 4-miejscowego IL „Goniec".

POWYŻEJ: Różne wersje projektowe samolotu „Bies" IL „Goniec" miał być samolotem dyspozycyjnym.

mgr inż. ANDRZEJ GLASS

„BIES" czy rodzina „Biesów"? A jednak już rodzina. Każdy samolot produkowany seryjnie w większych ilościach ma szereg odmian różniących się od siebie. Gdy staną obok siebie dwa „Biesy" — nie będą identyczne. Było kilka projektów wstępnych „Biesa", też każdy inny. Na prototypach przeprowadzono różne przeróbki. Potem zbudowano szereg serii samolotu, różniących się od siebie szczegółami zewnętrznymi i wyposażeniem. Tak powstała rodzina „Biesów".

HISTORIA SAMOLOTU

Pod koniec lat czterdziestych w Lotniczych Warsztatach Doświadczalnych (LWD) w Łodzi doc. mgr inż. Tadeusz Sołtyk opracował projekt wstępny samolotu treningowego LWD „Bies" z silnikiem rzędowym Argus As-10C o mocy 240 KM. Samolot ten nie został zrealizowany z powodu zlikwidowania krajowych zapasów silników poniemieckich oraz rozwiązania LWD w 1950 r.

Po rozwiązaniu LWD T. Sołtyk wszedł do zespołu konstrukcyjnego Centralnego Studium Samolotów (CSS) w Warszawie. Tam, z okazji zbudowania w CSS prototypu silnika gwiazdowego WN-2 o mocy 280 KM (konstrukcji doc. mgr. inż. Wiktora Narkiewicza), powstała koncepcja samolotu szkolno-treningowego z tym silnikiem, lecz i tu samolot nie zdołał otrzymać nawet postaci projektu — gdyż wkrótce również rozwiązano CSS.

Dopiero w Instytucie Lotnictwa, gdzie doc. T. Sołtyk znów utworzył zespół konstrukcyjny, dane było „Biesowi" się narodzić. Zespół ten, po wykonaniu projektu wstępnego samolotu „Chwat" (będącego odmianą „Junaka" z dwukołowym wciąganym podwoziem) i po zaprojektowaniu przeróbki samolotu CSS-13 na samolot sanitarny nazwany S-13, otrzymał zadanie opracowania samolotu treningowego z trójkołowym podwoziem. Jednakże wkrótce zdecydowano, iż zapotrzebowanie na samolot z podwoziem trójkołowym zostanie szybciej zaspokojone przez wyposażenie „Junaka" w stałe podwozie z kołem przednim — i tak powstał „Junak-3". Po zakończeniu prac przy „Junaku-3" przystąpiono w 1953 r. do zaprojektowania nowoczesnego metalowego samolotu treningowego „Bies", napędzanego polskim silnikiem gwiazdowym WN-3 o mocy 320 KM.

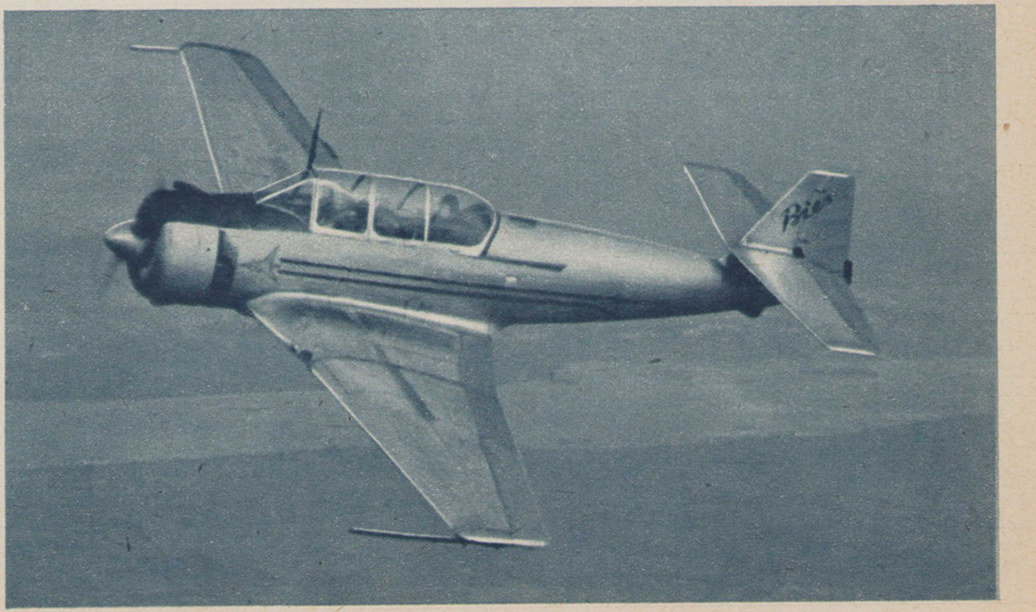
Rozważono szereg projektów wstępnych. Odpadł projekt ze śmigłem pchającym umieszczonym w usterzeniu pionowym. To rozwiązanie wymagało długiego wału napędowego, biegnącego od silnika umieszczonego w środku kadłuba, co jest kłopotliwe ze względów konstrukcyjnych. Odrzucony został też projekt dwubelkowy, z krótką gondolą kadłubową i pchającym śmigłem (podobnie jak w szwedzkim samolocie SAAB J-21). Oba te projekty stwarzały możliwości łatwiejszej przeróbki samolotu na napęd silnikiem odrzutowym, lecz budowa ich wywołałaby więcej trudności konstrukcyjnych i aerodynamicznych niż układ, który został ostatecznie przyjęty.

Przy projektowaniu samolotu zwrócono szczególną uwagę na zapewnienie łatwości produkcji samolotu. Samolot został podzielony na elementy fabrykacyjne, które wykonuje się oddzielnie i po wyposażeniu instalacji nituje się z sobą. Był to duży krok naprzód w porównaniu z „Junakiem", gdzie produkcja rozpoczynała się od wykonania szkieletu, na którym montowano mechanizmy i instalacje, później oprofilowanie i w końcu — pokrycie.

Prace konstrukcyjne nad zaprojektowaniem konstrukcji, próby statyczne i budowa prototypu zajęły dwa lata. 23 lipca 1955 r. pilot doświadczalny inż. Andrzej Abłamowicz dokonał oblotu pierwszego prototypu samolotu TS-8 „Bies". Prototyp ten wykonał pierwsze loty z szachownicami, później otrzymał znaki rejestracyjne SP-GLF. W trakcie prób, przez pewien czas, miał na górze osłony silnika założony dodatkowy chwyt powietrza. W Instytucie Lotnictwa zostały zbudowane trzy prototypy „Biesa", wszystkie oblatane i demonstrowane w 1955 r. Pierwszy i drugi prototyp miały podczas prób w locie założone na obu końcach skrzydeł rurki Pitot'a. Trzeci prototyp otrzymał znaki rejestracyjne SP-GLG. Prototypy były wyposażone w stałe śmigła drewniane typu B-3, zaś okresowo miały zakładane metalowe śmigło przestawialne typu Hamilton. W latach 1955—57 prototypy „Biesa" przeszły próby fabryczne i państwowe.

W trakcie prób samolot miał kilka przygód, z których jednak wyszedł zwycięsko. Pilot doświadczalny inż. Ludwik Natkaniec w jednym z lotów zgubił śmigło — o czym doniosła nawet prasa codzienna — lecz wylądował bez kłopotu. Niedługo potem spotkała go następna niespodzianka — wskutek rozpięcia się zamków osłon silnika, osłony przesunęły się uszkadzając śmigło. To doprowadziło do drgań. Spowodowały one zniszczenie śmigła i wybudowanie się silnika w powietrzu, który następnie spadł na ziemię. Pilot błyskawicznie otworzył podwozie w celu przesunięcia środka ciężkości do przodu przez wypuszczenie przedniego koła. To wystarczyło dla uratowania sytuacji. Szczęśliwie samolot był już nad skrajem lotniska i wylądował bez przeszkód. Rzadko zdarza się prototyp, którego właś-

CIĄG DALSZY NA STR. 10



Z PRAWEJ: Pierwszy prototyp „Biesa" podczas prób z dodatkowym chwytem powietrza i dyszami pomiarowymi w skrzydłach.

Rodzina „Biesów"

CIĄG DALSZY ZE STR. 9

ności lotnicze pozwalają wyjść cało z takich opresji.

Próby wykazały, że samolot miał dobre osiągi, był prawidłowy w pilotażu i wykonywał poprawnie wszystkie figury akrobacji: pętlę, beczkę sterowaną i szybką, wywrót, przewrót, zawrót, ślizg na ogon i zawrót bojowy. W przeciągnięciu był też prawidłowy, a korkociąg wykonywał prawidłowo, tracąc w jednej zwitce 70 do 140 m. Bardzo dobra stateczność i sterowność ułatwiała wykonywanie lotów bez widoczności.

W 1956 r. trzeci prototyp „Biesa" został wystawiony na XXV międzynarodowych Targach Poznańskich, a wiosną 1957 r. — na Targach Lipskich w NRD. W czerwcu 1957 r. na drugim prototypie „Biesa", w tzw. wersji „paryskiej" z dodatkowymi zbiornikami, inż. A. Abłamowicz wykonał przelot Warszawa — Berlin — Paryż i demonstrował samolot na XXII Międzynarodowym Salonie Lotniczym w Paryżu.

W 1957 r. pierwszy prototyp SP-GLF specjalnie przygotowano do bicia rekordów. W tym celu wymontowano z samolotu wszystko, co nie było niezbędne do lotów rekordowych, a dla poprawienia aerodynamiki samolotu zaklejono plastrem wszelkie szczeliny i otwory.

Dnia 28 grudnia 1956 r. pilot inż. A. Abłamowicz pobił na „Biesie" międzynarodowy rekord wysokości dla samolotów o ciężarze 1 000 — 1 750 kG, osiągając wysokość 7 084 m. Po zabudowaniu na miejscu drugiego pilota zbiornika paliwa o pojemności 700 l — na samolocie tym pilot A. Abłamowicz pobił w dniu 14 maja 1957 r. międzynarodowy rekord odległości w obwodzie zamkniętym dla samolotów o ciężarze 1 750 — 3 000 kG, przelatując 2 884 km oraz cztery krajowe rekordy prędkości na odcinkach: 1 200, 1 500 i 2 000 km. Zaś pilot inż. L. Natkaniec pobił dnia 30 maja 1957 r. międzynarodowy rekord prędkości w obwodzie zamkniętym 2 000 km dla samolotów o ciężarze 1 000 — 1 750 kG, osiągając 317 km/h.

W końcowej fazie prac konstrukcyjnych nad prototypami „Biesa" powstał projekt wstępny 4-miejscowego samolotu dyspozycyjnego IL „Goniec". Miała to być odmiana „Biesa" z szeroką, czteromiejscową kabiną.

Po uzyskaniu dobrej opinii samolot TS-8 „Bies" wszedł do produkcji seryjnej.

Samoloty seryjne różniły się od prototypów i serii informacyjnej w drobnych szczegółach. Między innymi zmieniono radiostację krótkofalową na ultrakrótkofalową, zamieniono radiopółkompas na radiokompas, zastąpiono busolę magnetyczną busolą odległościową giromagnetyczną oraz usunięto słupek anteny z przedniego wiatrochronu kabiny, zaś w tyle kadłuba umieszczono skośny miecz antenowy. Śmigło stałe zastąpiono drewnianym śmigłem przestawialnym. Wersja seryjna samolotu otrzymała oznaczenie TS-8 B-II.

„Bies" może być używany do szkolenia podstawowego, treningu w wyższym pilotażu, treningu w strzelaniu, do treningu nawigacyjnego oraz do treningu w pilotażu bez widoczności po założeniu specjalnego kołpaka na tylną kabinę.

Prototypy „Biesa" są do dziś używane w Instytucie Lotnictwa i służą do różnych prac doświadczalnych. Między innymi wypróbowywano na nich śmigło o łopatach ze szklanych laminatów. Jeden z prototypów miał w celach doświadczalnych zamontowany na końcu kadłuba zasobnik z wypuszczanym spadochronikiem hamującym .Ostatnia wyprodukowana seria „Biesów" wyróżnia się „kieszenią" przed wiatrochronem kabiny, dającą nadmuch ciepłego powietrza na przednią szybę.

TS-8 „Bies" jest pierwszym po wojnie naszym samolotem z polskim silnikiem (nie licząc motoszybowca „Pegaz"), a zarazem pierwszym od 1944 r. nowoczesnym krajowym samolotem metalowym, który wszedł do produkcji seryjnej i był używany w większych ilościach.

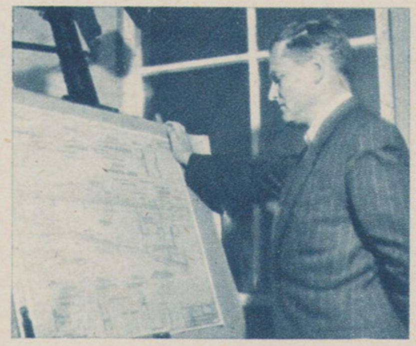
KONSTRUKCJA SAMOLOTU

TS-8 „Bies" jest dwumiejscowym wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji metalowej.

Kadłub — o przekroju owalnym, konstrukcji półskorupowej. Pokrycie blachą grubości 0,6—1,0 mm, usztywnioną wręgami i podłużnicami. W przedniej części kadłuba znajdują się wykroje dla kabiny pilotów, przedniego podwozia i zbiorników. Wykrój kabiny usztywniony jest wzmocnionymi podłużnicami, poniżej których biegną wzdłuż kabiny kanały zawierające przewody elektryczne. Od spodu kadłuba konstrukcją pracującą jest podłoga i pionowe ścianki podpodłogowe biegnące wzdłuż kadłuba: dwie z przodu i jedna z tyłu — za dźwigarem. Między ściankami przednimi mocowane jest przednie podwozie. Na zewnątrz ścianek, po obu stronach, mieszczą się zbiorniki paliwa. Komory zbiorników są przysłaniane pokrywami. Tylna ścianka dzieli przestrzeń podpodłogową na dwie komory. W lewej zawieszony jest tylny zbiornik paliwa, w prawej instalacja pneumatyczna. Obie komory zasłonięte są pokrywami. Kabiny pilotów z miejscami jedno za drugim.

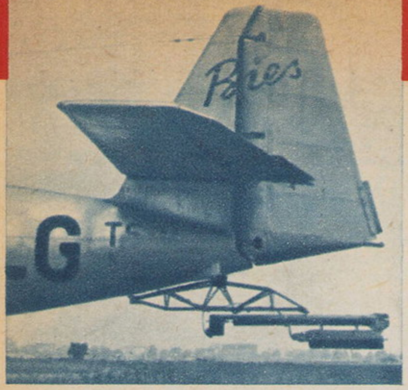
Przednia kabina jest kabiną główną, gdyż posiada kompletne wyposażenie. Kabina tylna jest przeznaczona dla instruktora. Sterownice podwójne. Drążki sterowe zaopatrzone w dźwignię hamulców oraz przycisk telefonu pokładowego. Pedały regulowane. Napęd sterów i lotek — popychaczami. Tablice przyrządów są wyposażone: w prędkościomierz, wysokościomierz, zegar czasowy, busolę, odległościową żyrobusolę, zakrętomierz, wariometr, sztuczny horyzont, wskaźnik radiokompasu, obrotomierz, paliwomierz, kontroler silnika, manometr ładowania, termometr mieszanki (1-sza kabina), termometr głowic, woltamperomierz (1-sza kabina), wskaźnik podwozia. Na burtach kabiny znajdują się wyłączniki elektryczne i radiostacji.

Na lewej burcie kabiny są dźwignie: gazu, poprawki wysokości, regulatora obrotów śmigła, zasłonek silnika, klap i klapki wyważającej. Pod tablicą przyrządów w przedniej kabinie mieści się akumulator 12A30. Fotele regulowane, z miskami na spadochrony siedzeniowe. Osłony kabiny wykonane są ze szkła organicznego mocowanego do szkieletu z rur stalowych. Wiatrochron przedni — stały, oszklony trzema szybami, zabezpiecza załogę na wypadek kapotażu. Osłony kabin, oddzielne dla każdej kabiny, odsuwane na rolkach do tyłu, wyposażone w mechanizm awaryjnego odrzucania. Kabina ma dwa nawietrzniki. Wejście do kabiny ułatwiają stopnie wysuwane z obu stron kadłuba oraz kryte uchwyty. Za kabiną znajduje się antena kierunkowa radiokompasu schowana pod wziernikiem ze szkła organicznego oraz miecz anteny radiostacji utlrakrótkofalowej. Kadłub posiada sporą liczbę wzierników, umożliwiających dostęp do instalacji i mechanizmów.



Główny konstruktor „Biesa" — docent Tadeusz Sołtyk.

Skrzydła — o obrysie podwójnotrapezowym z prostokątnymi zakończeniami. W widoku z przodu skrzydło tworzy literę „W". Jest ono skręcone geometrycznie od 0° do +3° (od kadłuba do załamania) i do —1° (od załamania do końca). Profil skrzydła NACA-23012, zwiększający swą grubość do 13 procent, od załamania do kadłuba. Skrzydło trójdzielne. Część środkowa mocowana do kadłuba za pomocą 4 okuć oraz śrub przechodzących przez dźwigar. Części zewnętrzne mocowane są za pomocą kołnierzy z kątowników skręconych śrubami. Połączenie to jest lekkie i bardzo prawidłowe wytrzymałościowo. Skrzydło jest konstrukcji półskorupowej, jednodźwigarowe. Keson ma pokrycie duralowe grubości od 0,8 do 1,5 mm usztywnione podłużniczkami i żebrami oraz pracujące na zginanie. Zadźwigarowa część skrzydła kryta blachą 0,6 mm. Na lewym skrzydle, w części środkowej jest umieszczony reflektor.

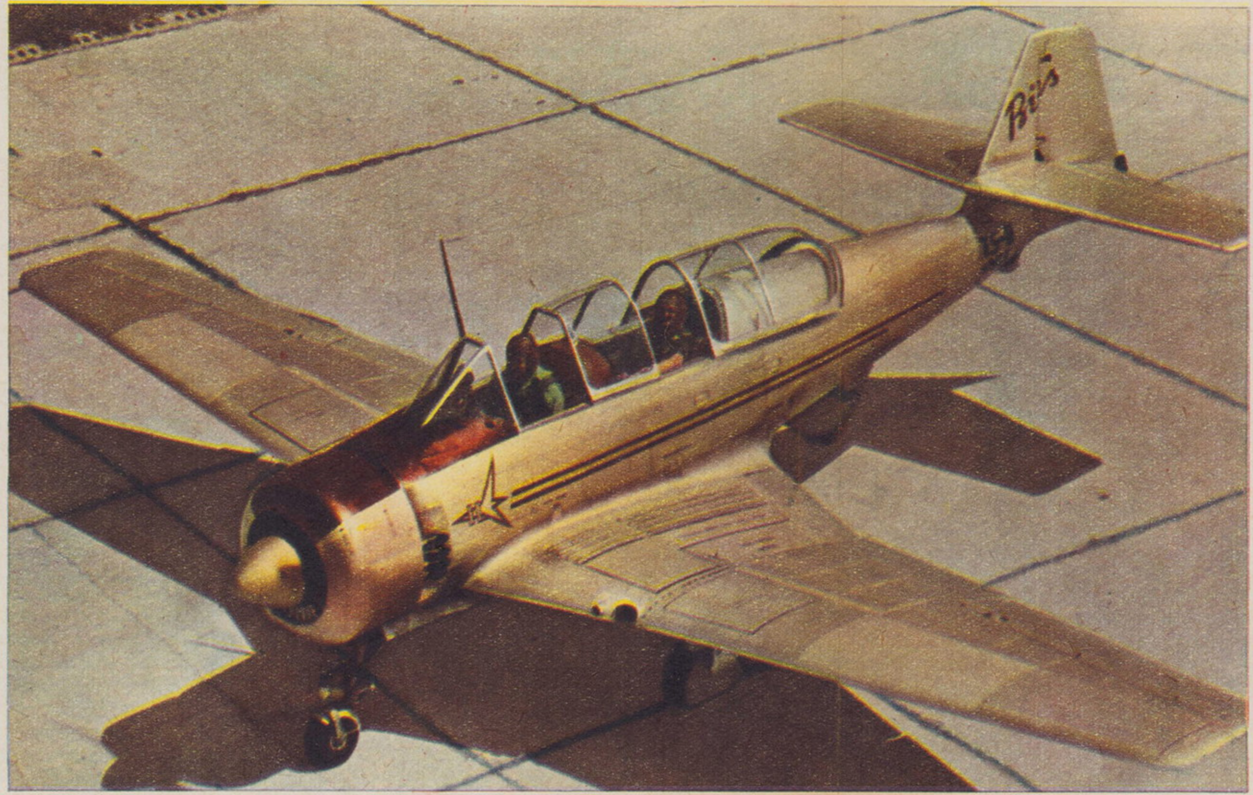


Spadochronik hamujący, badany na trzecim prototypie „Biesa".

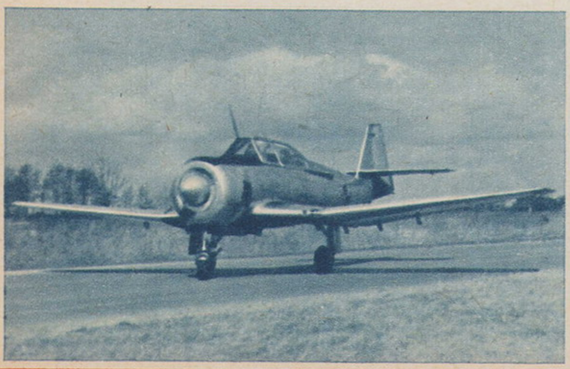
Na końcu prawego skrzydła rurka Pitota. Przy kadłubie — chodniki z listew stalowych. Na końcach skrzydeł — światła pozycyjne. Lotki szczelinowe wyważone masowo. Szkielet lotek z blachy, dźwigar z rury stalowej, pokrycie płócienne. Na prawej lotce — blaszka wyważająca. Między lotkami, a kadłubem — klapy szczelinowe, dwudzielne, o takiej samej konstrukcji jak lotki, uruchamiane pneumatycznie. Wychylenie klap do startu — 10°, do lądowania — 30°.

Usterzenie — wolnonośne, trapezowe. Stateczniki dwudźwigarowe, półskorupowe, kryte blachą. Statecznik pionowy stanowi całość z kadłubem. Statecznik poziomy umocowany ponad kadłubem, na stateczniku pionowym. Stery o szkielecie metalowym z dźwigarem z rury stalowej, kryte płótnem. Wyważone masowo. Na sterze kierunku i prawej połówce steru wysokości blaszka wyważająca. Na lewej częś-

Drugi prototyp „Biesa" na chwilę przed startem.

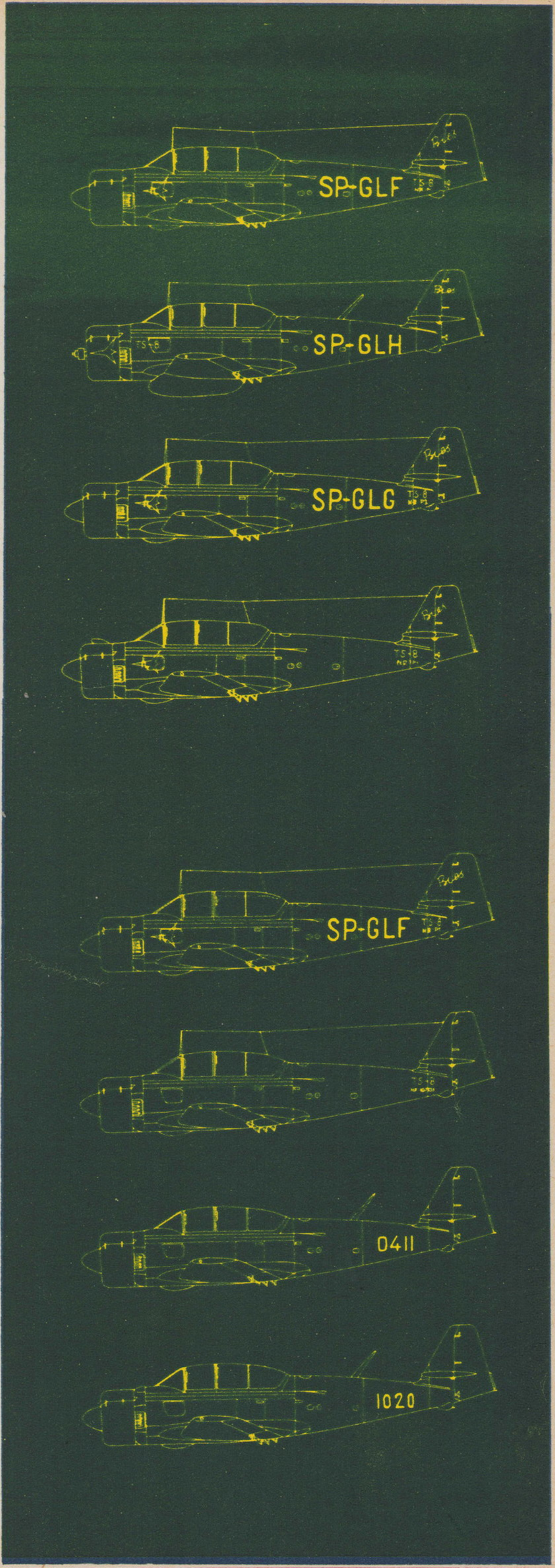


Pierwszy prototyp „Biesa" po oblocie.



Trzeci prototyp „Biesa" w próbach.

Prototyp „Biesa" w wersji „paryskiej".



Z prawej: Rodzina „Biesów". Kolejno od góry: I prototyp, II prototyp w wersji „paryskiej", III prototyp, I prototyp z dodatkowym chwytem powietrza, I prototyp w wersji rekordowej, „Bies" z serii informacyjnej, „Bies" seryjny oraz — ostatnia odmiana seryjnego „Biesa".

ci steru wysokości — klapka wyważająca. Na sterze kierunku — światło opozycyjne.

Podwozie — trójkołowe z kołem przednim, wciągane. Podwozie główne mocowane do środkowej części skrzydła w pobliżu załamania, składane w skrzydła w kierunku kadłuba. Amortyzacja olejowo-powietrzna. Mechanizm wciągania pneumatyczny. Koła główne o wymiarach 500 x 150 z hamulcami pneumatycznymi, sterowanymi. Dwuczęściowe osłony podwozia, zakrywają po wciągnięciu podwozia otwory w pokryciu skrzydeł. Podwozie przednie z amortyzacją olejowo-powietrzną, samonastawne, wyposażone w tłumik drgań shimmy, wciągane do tyłu. Koło o wymiarach 400 x 150. Rozstaw kół głównych — 2,35 m. Odstęp między kołem przednim, a osią kół głównych — 2,05 m. Na końcu kadłuba, pod spodem — zderzak.

Zespół napędowy — siedmiocylindrowy, gwiazdowy, chłodzony powietrzem silnik WN-3 konstrukcji doc. mgr. inż. W. Narkiewicza o mocy startowej 320 KM, mocy trwałej — 235 KM. Osłona silnika pierścieniowa typu NACA, dwuczęściowa. Wlot powietrza przysłonięty regulowaną zasłonką. Łoże silnika spawane z rur stalowych. Rozruch sprężonym powietrzem. Przelotowe zużycie paliwa — 75 l/h. Zbiorniki paliwa w kadłubie o pojemności 240 l. Zbiornik oleju o pojemności 20 l. Śmigło dwułopatowe, drewniane, przestawialne WR-1 o średnicy 2,2 m.

Malowanie. Samolot jest zazwyczaj koloru blachy duralowej z namalowanymi znakami rozpoznawczymi i numerem oraz zamalowaną na czarno lub szaro górną częścią kadłuba i osłony silnika przed kabiną. Pierwszy i trzeci prototyp miały dwa czarne paski wzdłuż kadłuba, drugi prototyp (SP-GLH) miał granatowy pas wzdłuż kadłuba i na usterzeniu pionowym.

DANE TECHNICZNE

Wymary:

Rozpiętość	—	10,50 m
Długość	—	8,55 m
Wysokość	—	3,0 m
Powierzchnia nośna	—	19,1 m²

Ciężary:

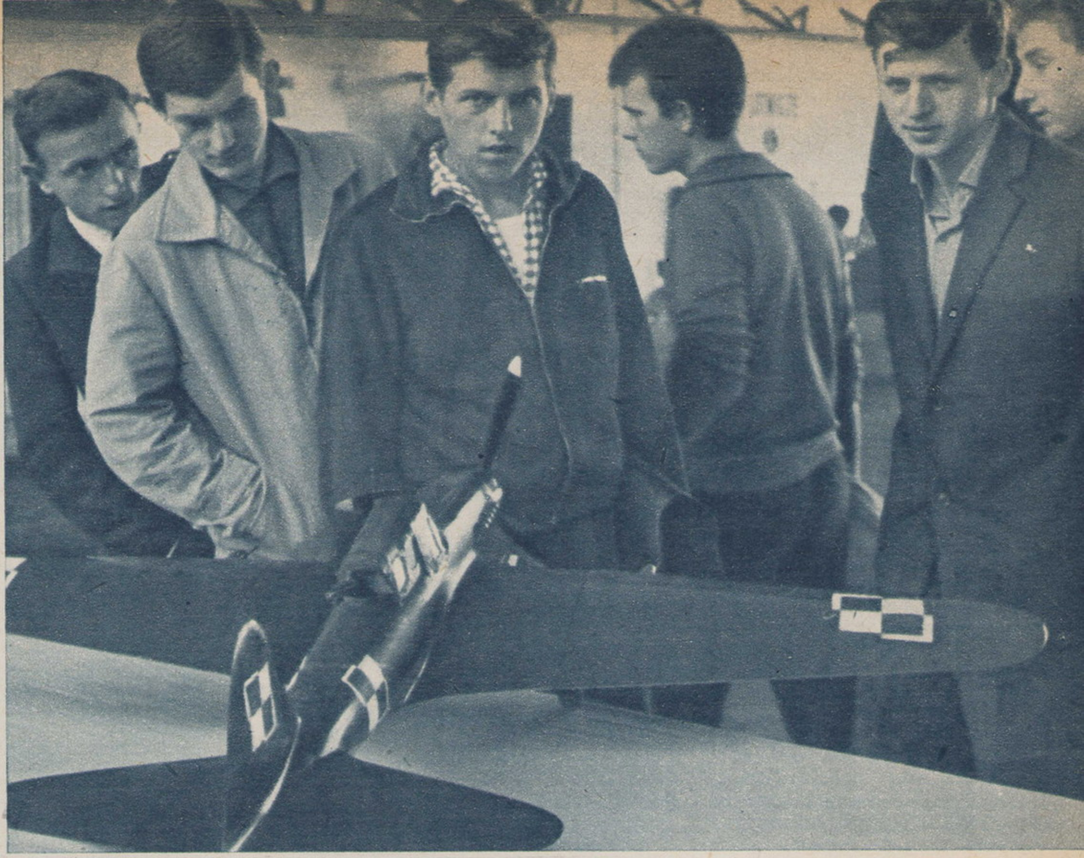
Ciężar własny	—	1 245 kG
Ciężar użyteczny	—	305 kG
Ciężar całkowity	—	1 550 kG
Ciężar max.	—	1 630 kG
Obciążenie pow.	—	81 kG/m²
Obciążenie mocy	—	4,8 kG/KM

Osiągi:

Prędkość max.	—	310 km/h
Prędkość przelotowa	—	270 km/h
Prędkość lądowania	—	115 km/h
Prędkość wznoszenia	—	6,3 m/sek
Prędkość dopuszczalna nurkowania	—	450 km/h
Pułap	—	6 000 m
Zasięg	—	750 km
Rozbieg	—	330 m
Dobieg	—	455 m

mgr inż. ANDRZEJ GLASS

Rysunki samolotu TS-8 B-II „Bies" zamieszczamy na stronie 18.



MAKIETY

Dwugłos o mistrzostwach

TEGOROCZNE Mistrzostwa Polski Makiet Latających, które odbyły się we Wrocławiu w dniach 10—13 września br., zgromadziły na starcie 40 modeli. Kapryśna pogoda (okresami silny wiatr) nie pozwoliła niestety na pełne wykorzystanie mistrzostw pod względem propagandowo-widowiskowym, co było tym bardziej przykre, że organizator szeroko rozpropagował imprezę i zapewnił jej staranną oprawę plastyczną. Wiatr wpłynął też niekorzystnie na loty modeli i nie pozwolił w pełni zademonstrować szeregu ciekawych konstrukcji. Nie chcąc w niczym umniejszać wysiłku zawodników i organizatorów mistrzostw oraz w pełni doceniając znaczenie wzrostu ilościowego uczestniczących w tej imprezie modelarzy, chcę zwrócić również uwagę na pewne zjawiska negatywne, których będzie można uniknąć w przyszłości.

W opracowaniu i wykonaniu modeli nie daje się stwierdzić większych postępów w porównaniu z latami ubiegłymi. Na czołowych miejscach w punktacji technicznej uplasowały się modele startujące już od kilku lat i dobrze na ogół znane. Mechanizacja modeli, zgłaszana Komisji Technicznej, w ogromnej większości wypadków nie była później demonstrowana w locie. Tak np w przeciwieństwie do lat ubiegłych ani jeden model nie chował w locie podwozia. Kategoria modeli wielosilnikowych obsadzona była przez jednego tylko zawodnika, co jest cofnięciem się w stosunku do poprzednich zawodów. Nowe modele, które po raz pierwszy startowały w zawodach, były z reguły słabo oblatane. Ze wszystkich modeli na uwięzi zdecydowanie wyróżniały się: dwusilnikowy „Wicher" J. Koczkodaja oraz jednosilnikowe: „Cessna" J. Bodzionnego i „Tarpan" R. Żmidzińskiego. Modele te zarówno posiadały sprawnie działającą mechanizację, jak i odznaczały się doskonałymi własnościami w locie.

Podczas zawodów panowały wprawdzie niepomyślne warunki atmosferyczne (silny wiatr), nie w takim jednak stopniu, aby uniemożliwiało to loty normalnie przygotowanych modeli. Znaczna jednak większość zawodników miała modele przygotowane na pogodę bezwietrzną. Podczas kolejki lotów rozgrywanej w hangarze, w warunkach bezwietrznych, prawie wszystkie modele wykonały punktowane loty.

Przygotowanie się zawodników do lotów w specjalnie korzystnych warunkach atmosferycznych nie było uzasadnione ani regulaminem, który nie ogranicza prędkości wiatru, ani praktyką zawodniczą.

Część zawodników w sposób nieprzemyślany obrała pierwowzory swoich modeli, jeśli chodzi o możliwość startu z ziemi. Niektóre modele posiadały dwukołowe podwozie umieszczone prawie pod środkiem ciężkości, to też najmniejsza nierówność gruntu powodowała kapotaż przy starcie i uszkodzenie śmigła. Zmiana wyważenia umożliwiająca start pociągała za sobą niewłaściwe, tylne wyważenie modelu w locie.

Opanowanie szybkiego rozruchu silników pozostawiało też sporo do życzenia i część zawodników nie miała zaliczonych lotów z powodu nie uruchomienia silnika w przewidzianym regulaminowo czasie.

Ogólnie można stwierdzić, że zawodnicy nieproporcjonalnie wiele uwagi poświęcają wykonaniu, w porównaniu z własnościami lotnymi modelu i treningiem. Oczywiście obowiązuje tu „wyrównanie w górę", to znaczy wykonawstwo winno pozostać nadal jak najstaranniejsze, przy równoczesnym polepszeniu osiągów modeli. Że sugestie te są uzasadnione, mogli stwierdzić koledzy, którzy obserwowali przy różnych okazjach zawodników czechosłowackich, radzieckich czy niemieckich. O ile możemy z nimi śmiało konkurować pod względem wykonawstwa, o tyle na bieżni zdecydowanie nad nami górują i wiatr 6 m/sek nie wzbudza wśród nich paniki. Oczywiście kwestia silników nie jest tu też bez znaczenia.

Nasz krajowy, oryginalny regulamin zawodów makiet, aczkolwiek słuszny w ogólnych założeniach i dający w klasyfikacji dość sprawiedliwe wyniki, dojrzał jednak do przepracowania w szczegółach. A oto kilka sugestii.

● **Należałoby ustalić minimalny gabaryt modelu (np. minimalną rozpiętość wzgl. długość kadłuba), gdyż modele małe przedstawiają się mało efektownie i z reguły gorzej latają od większych. Ponadto trudno jest ocenić wg tej samej skali porównawczej modele o tak różnych jak dotąd wymiarach.**

● **W regulaminie należy wyraźnie zaznaczyć, że konkurencja jest rozgrywana niezależnie od warunków atmosferycznych albo przy pewnej maksymalnej prędkości wiatru, aby nie było na ten temat nieporozumień.**

● **Należy przeprowadzać punktację za wykonanie kabiny tak, aby w modelach, gdzie wnętrze kabiny jest z zewnątrz praktycznie niewidoczne, nie miało to większego wpływu na punktację. Oszczędzi się w ten sposób modelarzom wiele pracy nie dającej żadnych efektów.**

● **Należy z punktów premiowych usunąć pozycję „za stopień trudności makiety" i przenieść tę pozycję do punktacji za wykonanie.**

● **Celem zachęty do budowy modeli wielosilnikowych, które przedstawiają się szczególnie efektownie i są pożądane ze względów propagandowych, należałoby powrócić do koncepcji rozgrywania konkurencji makiet na uwięzi w jednej kategorii, przyznając punkty premiowe za każdy silnik ponad jeden (koncepcja FAI).**

● **Punktację za wykonanie należałoby rozbić na większą ilość podpunktów dla ułatwienia oceny przez sędziów.**

● **Przy układaniu programu zawodów trzeba przewidzieć więcej czasu na ocenę techniczną (przynajmniej 10 minut na jeden model) oraz zapewnić komisji specjalnie do tego celu przystosowane przyrządy pomiarowe.**

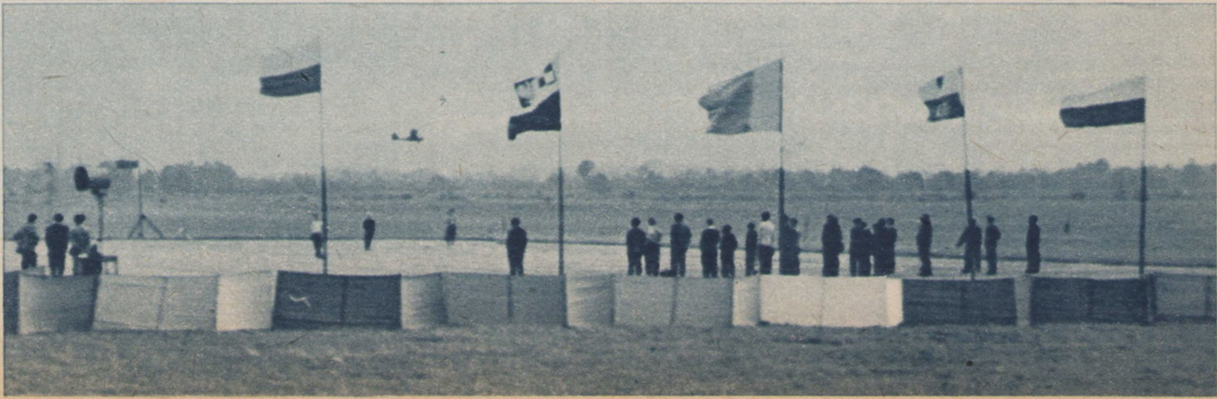
● **Kategorię modeli swobodnych należy zlikwidować ze względu na minimalny efekt propagandowy i dydaktyczny, natomiast zastąpić ją kategorią makiet zdalnie kierowanych. W roku przyszłym, gdy w klubach znajdą się aparaty ZK-3, sprawa ta jest zupełnie realna.**

● **Znaczna pracochłonność i wysoki koszt makiet latających, przy równoczesnych małych możliwościach startów w kraju, a na razie praktycznie żadnych za granicą, wymaga przeanalizowania sprawy nagród. Należałoby zbadać możliwość przyznawania wyjątkowo oprócz nagród sportowych również nagród rzeczowych o konkretnej wartości spośród przedmiotów użytecznych dla modelarza. Wartość tych nagród powinna stać w jakimś rozsądnym stosunku do kosz-przedmiotów użytecznych dla modelarzy w przygotowanie modeli oraz efektów propagandowych jakie one przynoszą.**

Oprócz zmian regulaminowych nasuwa się wniosek co do pewnej koordynacji prac między aeroklubami w zakresie budowy makiet latających, aby uniknąć powtarzania się pewnych typów na zawodach. Konieczne jest także nadanie tym pracom określonego kierunku, ażeby nie budować modeli samolotów o wątpliwej wartości dydaktycznej, jak np. samoloty poniemieckie, egzemplarze unikalne, niezrealizowane lub nieudane prototypy itp. Chodzi o to, aby zawody dawały widzom pewien pogląd na historię lotnictwa i jego stan współczesny, a nie stanowiły zbieraniny przypadkowo dobranych typów.

Wydaje się, że na odprawach szefów modelarstwa można by ustalić ramowy podział zadań między poszczególne aerokluby i konfrontować ich zamierzenia.

ANDRZEJ TRZCIŃSKI



Nieredukcyjna pogoda i... marzenia

MODELARSTWO lotnicze jest już takim „diablikiem", od którego trudno uciec. Znane są u modelarzy także wypadki, że zamiast spodni czy butów kupuje się silnik, wyłącznik... Znani są także modelarze budujący redukcje latające. Ostatnio we Wrocławiu odbyły się zawody makiet latających. Warto pisać o tego rodzaju imprezach. Mają one szereg zalet, a czasem i wad. Na wrocławskich zawodach dopisała publiczność, ale pogoda krzywiła się i marszczyła, denerwując swoimi porywami wiatru (do 20 m/sek) zawodników i widzów. Wypada więc szerzej potraktować całą imprezę, poświęcając jej należne miejsce w „Skrzydlatej".

Impreza byłaby bardzo udana, gdyby modelarze nie musieli stale obawiać się o swoje ogromnie czasochłonne modele. Starty przy silnym wietrze skazane są z góry na niepowodzenie. Duży procent modeli uległ rozbiciu. Były to jedne z zawodów, na których oglądałem tak dużo uszkodzeń. Nasuwa się pytanie, czy można tego uniknąć? Wydaje się, że tak. Trzeba niezwłocznie pomyśleć o torze dla modeli stosunkowo dobrze zasłoniętym od wiatru (wysokie domy, drzewa) względnie też organizować biegi modeli na uwięzi w pomieszczeniach zamkniętych, ale nie w hangarach, bowiem przęsła i dźwigary są doskonałą pułapką na modele. Godnym obiektem dla tego rodzaju imprezy byłaby wrocławska Hala Ludowa. Jednak nie tak łatwo zawładnąć obiektem, w którym znajduje pomieszczenie największe w Polsce kino. Koszt wypożyczenia hali byłby duży, ale pewność, że modele nie rozbiją się, byłaby na pewno większa. *)

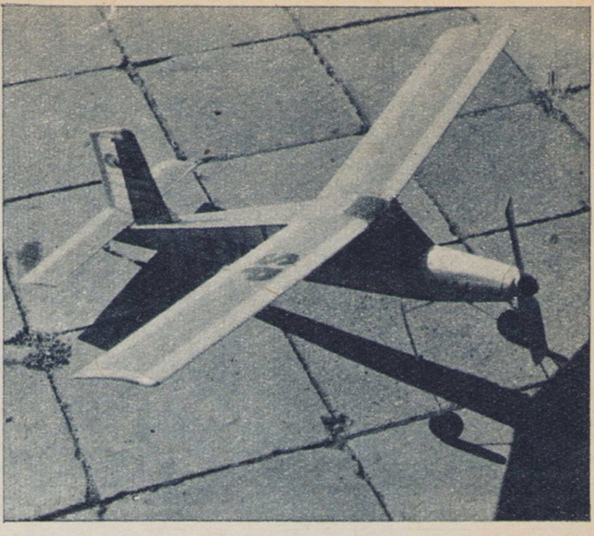
Pisało się już tyle na tematy związane z redukcją latającą, że naprawdę czasem obawiam się czy pisanie w ogóle coś da. Przecież nieustające eksperymenty (których w Polsce jest bardzo dużo) muszą znaleźć ustabilizowaną drogę. Rozmawiałem w czasie zawodów z wieloma osobami i stwierdziłem, że część spraw, które poruszyliśmy, nadaje się do obszerniejszej dyskusji. Najważniejszą była sprawa wyboru miejsca dla modeli na uwięzi, ale o niej pisałem. Ocena punktowa też pozostawia wiele do życzenia. By uniknąć stronniczości i niekiedy złośliwości, wydaje się celowe wprowadzenie zmian w tym punkcie regulaminu, kto ma oceniać modele. Są przecież instruktorzy-lotnicy i znawcy statków powietrznych. Oni mogą być jurorami. Solidna ocena pracy — to realne i możliwe do osiągnięcia przedsięwzięcie. Oceniać wykonanie modeli należałoby przed lotami i po konkursie. Wiele modeli nie zaliczyło lotów (z różnych przyczyn), a punkty otrzymało tylko za wykonanie. Wprowadzenie punktacji po konkursie lotów zmusiłoby właścicieli modeli do solidnego treningu. Sądzę także, że punktacja za lot jest za niska i większość młodych modelarzy często zraża się niepowodzeniami.

Wiem, że bardzo trudno zrobić dobrze latającą redukcję, ale nie róbmy świecących cacek z brzęczącymi silnikami — nie tędy droga. Godnym naśladowania jest fakt, że modele niektórych zawodników wykonywały nawet podstawową akrobację, nie mówiąc o wyciąganiu i chowaniu podwozia. To trzeba chwalić. Taki pokaz lotu budzi zachwyt i to podoba się publiczności. Takimi lotami przyciąga się do lotnictwa i popularyzuje tę trudną dyscyplinę lotniczą.

Dużo rozmawialiśmy także o stosowaniu jednakowej podziałki przy budowie makiet latających. Zgodzić się trzeba, że większość modelarzy buduje model do silnika i dlatego spotyka się różne podziałki. Co kryje się jeszcze za tym? Chyba brak solidnych silników (większość na zawodach — to silniki sprowadzone prywatnie z zagranicy przez modelarzy). Nie chcę powtarzać się, bo w nr 36 z 1964 r. omawiałem po części te zagadnienia. Znów można marzyć... Jak pięknie wyglądałyby modele np. w podziałce 1:10 — efekt ogromny: obok olbrzymiego Tu-2, mały Jak-9... cóż, kiedy to znów marzenia. Zaliczam się jak wiekszość modelarzy do niepoprawnych optymistów i wierzę nadal, że nasze modele wejdą, a raczej wlecą na właściwą drogę. Olbrzymie nadzieje stale pokładam w ZG APRL oraz instytucjach i organizacjach, które dobrze współpracują z nami. Mam prawo sądzić, że zawodnicy też zabiorą głos w tej sprawie i sami dadzą inne wnioski.

JERZY KACZOREK

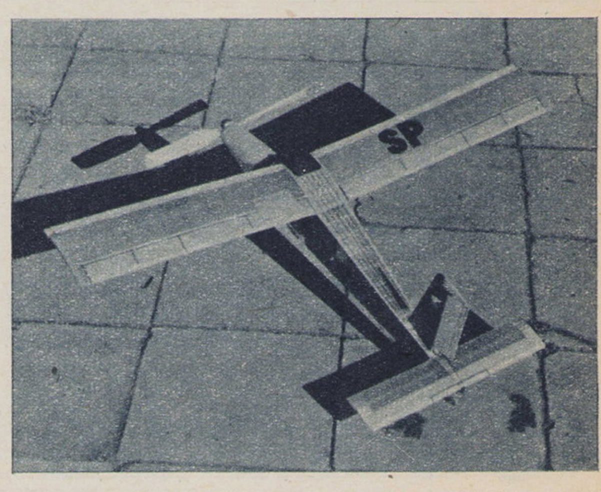
*) Naszym zdaniem niezbędne jest organizowanie zawodów na ogrodzonych torowiskach. Tylko Sosnowiec odpowiada wszelkim wymaganiom BHP. (red)

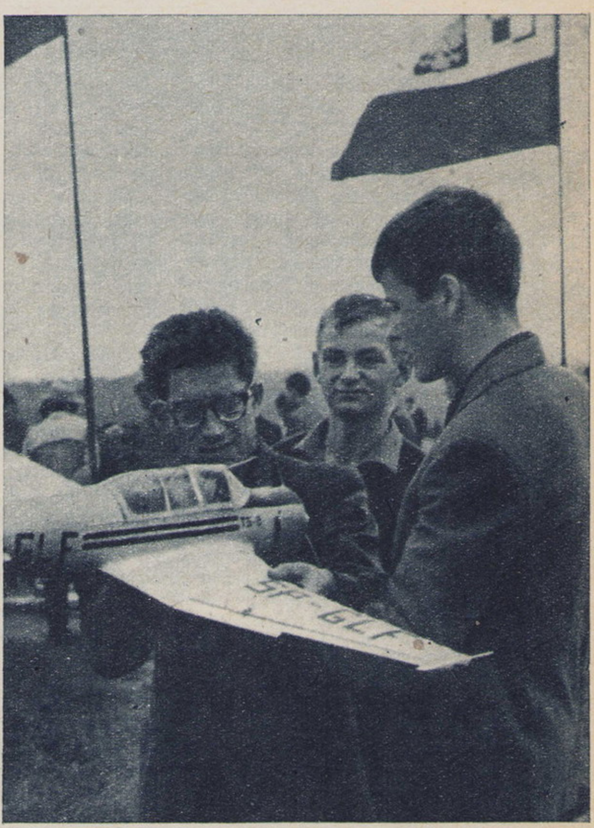


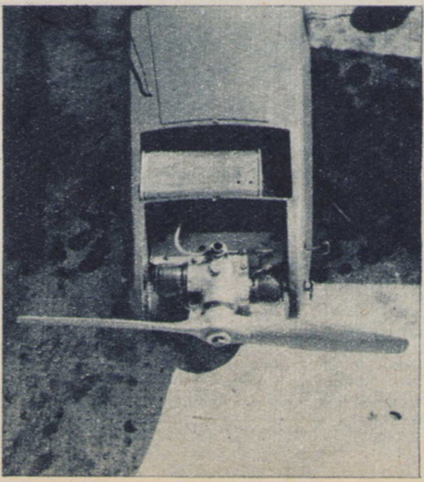
Na marginesie wrocławskich mistrzostw

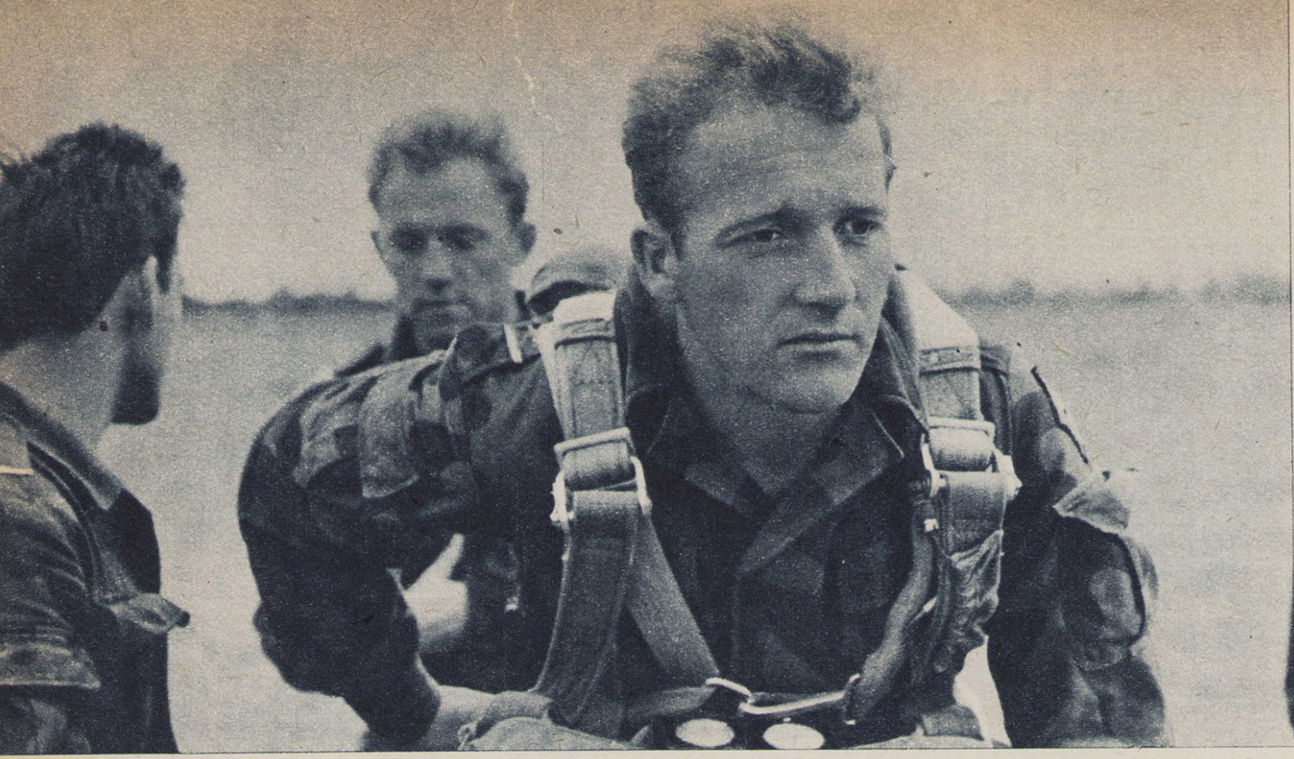
Stanisław Żurad nie brał co prawda udziału w mistrzostwach makiet, ale demonstrował swój nowy model z napędem elektrycznym (na pewno pierwszy w Polsce!). Model kształtem przypomina „Wilgę". Ciężar całkowity 144 G (zdjęcie obok). Jednym z ciekawszych modeli makiet był silnie zmechanizowany „Spitfire" Umińskiego z Łodzi (poniżej). Wystawa sprzętu lotniczego zorganizowana przez Aeroklub Wrocławski umożliwiała dokładne obejrzenie szybowców i samolotów najmłodszym adeptom techniki lotniczej. Doskonale wypadły pokazy radiomodelu konstrukcji Kazimierza Ginalskiego. Model ten o pokaźnych rozmiarach był zaopatrzony w nowy silnik Stanisława Górskiego „bokser", powstały z połączenia dwóch „Sokołów" po 10 cm³ pojemności.

Wszystkie zdjęcia: PAWEŁ ELSZTEIN

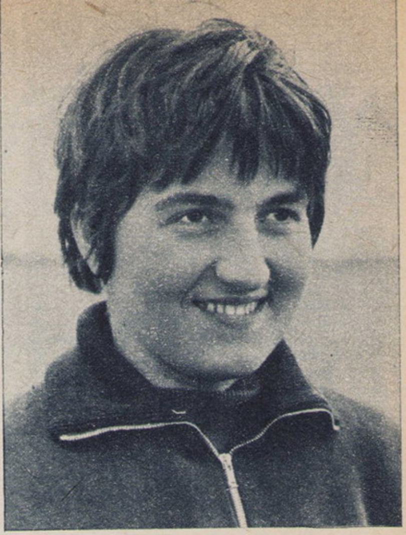








Spadochronowy Mistrz Polski na rok 1964, Edward Ligocki, który po odbyciu służby w Wojskach Powietrzno-Desantowych powrócił do swojego klubu macierzystego — Aeroklubu Wrocławskiego. Na mistrzostwach Polski w Toruniu bronił jeszcze barw spadochroniarzy wojskowych.



Tytuł Spadochronowej Mistrzyni Polski na rok 1964 zdobyła studentka V roku Wydziału Mechaniki Precyzyjnej Politechniki Warszawskiej — Róża Sokołowska.

NA PODNIEBNYM STADIONIE

IX SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POLSKI

TM

JESZCZE nie tak dawno, bo rok temu, żegnaliśmy w Zielonej Górze naszych skoczków spadochronowych, którzy w zaciętej walce sportowej wyłonili spośród siebie nowego mistrza Polski — Stefana Czerwonkę. Od tego czasu upłynęło dwanaście miesięcy. W tym okresie nasi czołowi skoczkowie mieli okazję startu w zawodach międzynarodowych oraz na mistrzostwach świata. Co najważniejsze, spędzili wiele dni na obozie przygotowawczym przed tymi zawodami, który miał podnieść ich poziom sportowy. A młodzi skoczkowie? Też nie marnowali czasu. Jednak nie wszyscy mieli możliwości zdobycia takiego doświadczenia jak ich koledzy z kadry narodowej. A mimo to wielu młodych i co najważniejsze mało

Wiele szczegółów, których nie dostrzeże oko ludzkie, uchwyci jednak „oko" aparatu fotograficznego. Na naszym zdjęciu jedna setna sekundy na mistrzostwach w Toruniu.

znanych sportowców spadochronowych, pokazało na tegorocznych mistrzostwach Polski w Toruniu przysłowiowy lwi pazur i uplasowało się w czołówce.

Ogólnie sądzono, iż w bieżącym roku będziemy świadkami zaciętego pojedynku dwóch rywali ubiegających się o tytuł mistrza Polski: Jana Cierniaka — trzykrotnego mistrza Polski i Stefana Czerwonki — mistrza Polski za rok ubiegły. Stało się jednak inaczej.

Nim jednak zrelacjonujemy przebieg tegorocznych mistrzostw Polski, zobowiązani jesteśmy wobec naszych czytelników — szczególnie tych, którzy, na bieżąco nie śledzą zmian w tej dziedzinie sportu — do krótkiego omówienia warunków udziału w mistrzostwach.

Otóż zgodnie z decyzją Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL z dnia 20 marca 1964 roku, każdy skoczek chcący startować w mistrzostwach Polski musiał zakwalifikować się do nich poprzez udział w Całorocznych Zawodach Spadochronowych „Skrzydlatej Polski". W ramach tych zawodów trwały eliminacje do 15 sierpnia br, w wyniku których uzyskanie 300 pkt — za cztery konkurencje, w tym dwóch obowiązkowych spośród ośmiu objętych regulaminem Zawodów Całorocznych — uprawniało skoczka do uczestnictwa w mistrzostwach. Eliminacje nie były łatwe. Trudno się temu zresztą dziwić; miały one przecież wyłonić kandydatów na przyszłych mistrzów Polski. Warto przy tej okazji dodać, iż eliminacje nie obejmowały członków Spadochronowej Kadry Narodowej.

Ponadto na uwagę zasługuje i to, że do 15 sierpnia br. w Zawodach Całorocznych wzięło udział 55 skoczków, z których 23 zakwalifikowało się do udziału w mistrzostwach Polski. Ponieważ nie wszyscy członkowie kadry narodowej przybyli na start, stąd też w mistrzostwach uczestniczyło 34 zawodników, w tym 4 kobiety.

Tegoroczne IX z kolei Spadochronowe Mistrzostwa Polski przeprowadzone zostały w dniach od 13 do 20 września br na lotnisku Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu. Ogółem rozegrano 3 konkurencje. Na wstępie trzeba stwierdzić, iż warunki atmosferyczne w jakich rozgrywano mistrzostwa były trudne. Silny i zarazem zmienny wiatr nie sprzyjał celnym lądowaniom.

Akrobacja spadochronowa to pierwsza konkurencja, którą w całości zakończono na tegorocznych mistrzostwach (14 września). Były to skoki z wysokości 2 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 25—30 sek i wykonaniem obowiązującej wiązanki figur — a więc niewątpliwie najtrudniejsze podczas rozgrywania mistrzostw. Zawodnik wykonywał trzy skoki, spośród których zaliczano mu dwa najlepsze podobnie jak i w dwóch kolejnych konkurencjach. Podczas skoków w tej konkurencji zawodnik był obowiązany wykonać jedną z niżej podanych wiązanek figur:

- **wiązanka pierwsza** — spirala w lewo, w prawo, salto w tył, spirala w lewo, w prawo i salto w tył;
- **wiązanka druga** — spirala w prawo, w lewo, salto w tył, spirala w prawo i w lewo, salto w tył;
- **wiązanka trzecia** — spirala w lewo i prawo, salto w tył, spirala w prawo i w lewo, salto w tył.

Brak miejsca nie pozwala na szczegółowe wyjaśnienie punktacji dotyczącej czystości wykonywania figur akrobacji. W związku z tym trzeba się ograniczyć do kilku postanowień regulaminu. Otóż warto wiedzieć, iż w przypadku jeśli skoczek opuścił jedną z figur wiązanki lub wykonał ich więcej niż przewidywał regulamin, tracił wszystkie punkty. Za każdą niedokładność w wykonaniu figur zawodnik tracił tylko pewne z góry określone punkty. Natomiast punkty premiowe przyznawano skoczkowi wówczas, jeśli przewidzianą wiązankę wykonał w czasie krótszym niż 20 sekund. Wtedy to otrzymywał 5 punktów za każdą sekundę czasu, tracił natomiast 10 punktów za każdą sekundę przedłużenia czasu wykonania wiązanki ponad 20 sekund.

Poziom akrobacji (czas i czystość wykonania) w porównaniu do ubiegłego roku podniósł się, ale stosunkowo nieznacznie. Natomiast wyraźnie powiększyła się grupa skoczków wykonujących wiązanki figur akrobacji. A to może nas tylko cieszyć i być dobrą obietnicą na przyszłość.

Wicemistrz Polski Ryszard Kuś z Wrocławia.

Trzecie miejsce dla WPD wywalczył Jan Kuliś.

WYNIKI IX SPADOCHRONOWYCH MISTRZOSTW POLSKI ● TORUŃ ● 13.—20. IX. 1964

miejsce	zawodnik	klub	ogółem pkt.	Konkurencje I/1 000 m	III/2 000 m	IV/1 000 m op.
	mężczyźni					
1	Edward Ligocki	WPD	1 223,731	368,673	484	371,058
2	Ryszard Kuś	Wrocław	1 210,498	384,457	453	373,041
3	Jan Kuliś	WPD	1 207,495	366,967	472	368,528
4	Andrzej Zalasiński	Kraków	1 206,936	380,261	471	355,675
5	Zbigniew Frankowski	DLO	1 202,840	364,800	449,5	388,540
6	Stefan Czerwonka	Krosno	1 201,334	389,064	466	346,270
7	Jan Cierniak	WPD	1 194,951	352,249	475	367,702
8	Ryszard Giec	WPD	1 191,212	350,036	464,5	376,678
9	Edward Kulesza	Katowice	1 169,207	383,198	438,5	347,509
10	Wojciech Soleżyński	Wrocław	1 166,821	390,050	441,5	335,271
	kobiety					
1	Róża Sokołowska	Warszawa	1 128,593	357,541	410,5	360,552
2	Maria Puchar	Warszawa	1 002,241	365,546	463,5	173,195
3	Krystyna Kot	Kraków	902,089	337,929	418,5	145,663

Uwaga: WPD (Wojska Powietrzno Desantowe). DLO (Dowództwa Lotnictwa Operacyjnego).

To już ostatnia kolejka skoków z wysokości 1 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania.

Spośród 102 skoków w tej konkurencji aż 35 komisja sędziowska oceniła negatywnie, czyli że zawodnicy otrzymali za nie zero punktów. Z krótkiego obliczenia wynika, iż średnio na zawodnika przypadał jeden skok bezpunktowy. Oczywiście znalazło się kilku skoczków, którzy nie uzyskali żadnych punktów za akrobację, ale sprawa ta, między innymi, zostanie omówiona oddzielnie.

Zwycięzcą tej konkurencji (III) i jednocześnie mistrzem akrobacji spadochronowej na rok 1964 został Edward Ligocki — reprezentant Wojsk Powietrzno-Desantowych. Jako jedyny spośród wszystkich zawodników uzyskał dwa najlepsze czasy na tegorocznych mistrzostwach — poniżej 12 sekund (11,5 sek i 11,7 sek). Ubiegłoroczny mistrz akrobacji Jan Cierniak — startujący obecnie w barwach Wojsk Powietrzno Desantowych — zajął drugie miejsce (12,6 sek i 12,4 sek). Trzecie miejsce zajął Jan Kuliś, również z WPD (12,4 sek i 13,2 sek). Kolejne lokaty uzyskali: Andrzej Zalasiński (13,5 sek i 12,3 sek), Józef Stelmaszyk (13,6 sek i 13,2 sek), Stefan Czerwonka (13,8 sek i 13,0 sek), Ryszard Giec (13,4 sek i 13,7 sek), Jan Stryjak (13,7 sek i 13,9 sek), Janusz Gawłowski (14,8 sek i 14,0 sek), Ryszard Kuś (10 miejsce w tej konkurencji) 14,6 sek i 14,8 sek. Akrobacja dalszych zawodników przekracza czas 15 sekund. Spośród kobiet w akrobacji spadochronowej zasługują na wyróżnienie dwie zawodniczki: Maria Puchar (pierwsze miejsce) 13,9 sek i 13,4 sek oraz Krystyna Kot (drugie miejsce) 14,9 sek i 14,6 sek.

Kolejną konkurencją (I według regulaminu) rozegraną 13 września (jedna kolejka) i 15 września (dwie kolejki) były skoki z wysokości 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania. Tego dnia wiatr nie przekraczał 3—4 metrów na sekundę. Nic dziwnego, iż przy dobrych warunkach atmosferycznych wielu zawodników uzyskało piękne wyniki w celności lądowania. Na uwagę zasługują lądowania: Wojciecha Soleżyńskiego (0,40 m i 2,39 m), Ryszarda Adacha (3,95 m i 0,00 czyli w celu), Romana Łodzińskiego (2,98 m i 1,14 m), Ryszarda Kusia (2,10 m i 2,26 m), Edwarda Kuleszy (2,98 m i 1,74 m). W konkurencji tej zwyciężyli Maria Puchar i Wojciech Soleżyński.

Dnia 16 września zakończono trzecią konkurencję (według regulaminu IV). Były to skoki z wysokości 1000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu od 3 do 10 sekund na celność lądowania. Otwarcie spadochronu przed trzecią sekundą i po dziesiątej sekundzie pozbawiało zawodnika punktów za skok. Pod względem warunków atmosferycznych dzień ten był fatalny dla uczestników mistrzostw. Silny i zmienny wiatr uniemożliwił wielu zawodnikom bądź osiągnięcie koła, bądź dojście do krzyża na odległość co najmniej pięciu metrów. Samych tylko lądowań za kołem było tego dnia 17, nie licząc odległości od dziewięciu do dwudziestu kilku metrów. W konkurencji tej zwyciężyli niespodziewanie Róża Sokołowska i Zbigniew Frankowski.

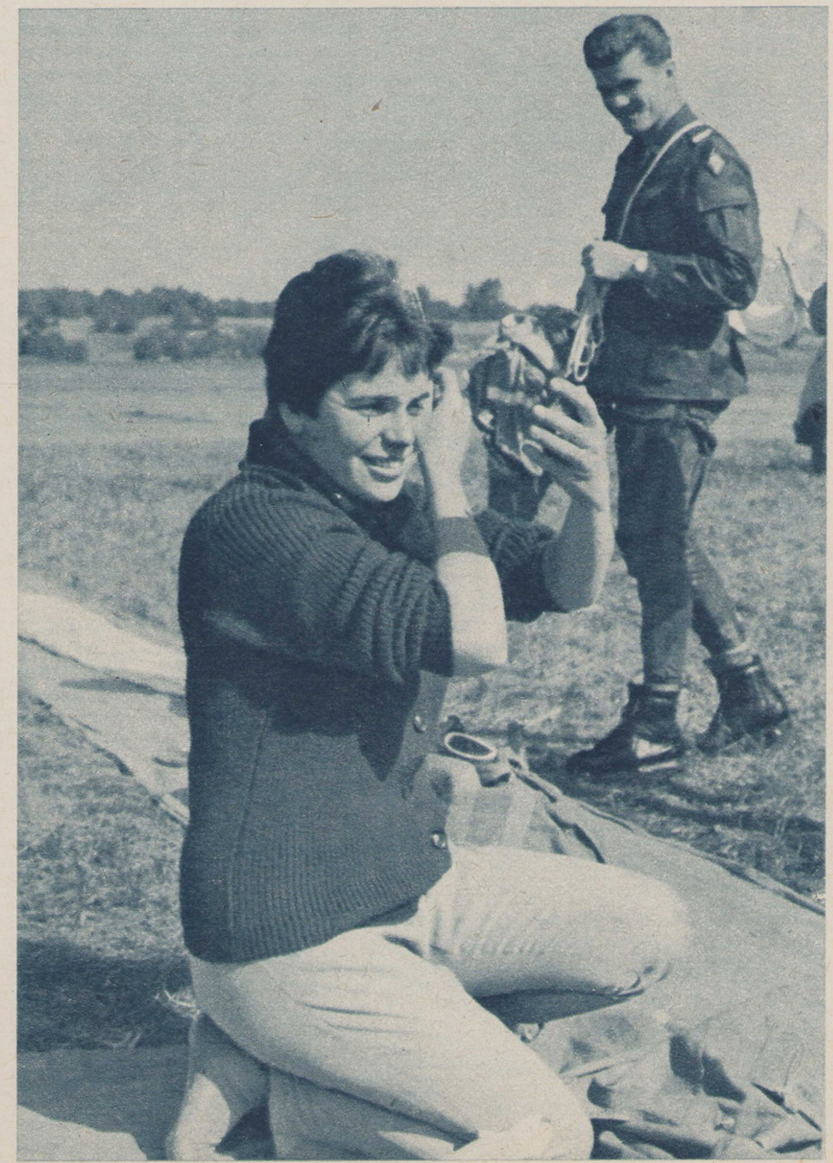
Po trzech rozegranych konkurencjach nastąpiły w klasyfikacji ogólnej mistrzostw duże przesunięcia. Aczkolwiek od 16 września do zakończenia mistrzostw pozostało trzy dni, nikt nie przypuszczał, iż konkurencja przeprowadzona tego dnia będzie ostatnią próbą sił zawodników i ona zadecyduje o tytułach mistrzowskich. Jedni z takiego stanu rzeczy cieszyli się na myśl o zakończeniu mistrzostw, inni natomiast każdego dnia oczekiwali poprawy warunków atmosferycznych, a co za tym idzie rozegrania jeszcze jednej konkurencji — tym razem skoku z wysokości 1 500 m. Silny wiatr, deszcz i niski pułap chmur towarzyszyły nawet niedzielnym pokazom, których pierwotny program przedstawiał się wcale imponująco. Pokazy ze względu na fatalną pogodę przerwano i nie dokończono.

Wolne dni uczestnicy mistrzostw wykorzystali na wycieczkę do Ciechocinka, zwiedzanie zabytków oraz rozrywki kulturalne. Zawodnicy zakwaterowani byli w Domu Akademickim, gdzie również otrzymywali posiłki. Potrawy były smaczne, a obsługa niezwykle szybka i sprawna. Kierownictwo mistrzostw, komisja sędziowska i służby pomocnicze pracowały na poziomie, stąd też ogólne zadowolenie zawodników z ich działalności. Zorganizowanie mistrzostw przez Aeroklub Pomorski — w bardzo krótkim czasie, bo w okresie miesiąca — dla uświetnienia trzydziestej rocznicy istnienia klubu, świadczy pochlebnie o ludziach kierujących pracą, aeroklubu, pracownikach i działaczach społecznych tego od dawna znanego i dobrze pracującego ośrodka lotniczego na Pomorzu.

Spadochronowymi Mistrzami Polski na rok 1964 zostali: Edward Ligocki i Róża Sokołowska — skoczkowie niewątpliwie mniej rutynowani od naszych dotychczasowych mistrzów Polski, i choć młodzi i o mniejszym stażu zawodniczym i wyczynowym, ale za to o dużych ambicjach sportowych.

A może jesteśmy świadkami zmierzchu dotychczasowych mistrzów.

PS. O juniorach — za tydzień.



Trzecie miejsce wśród kobiet na tegorocznych mistrzostwach zdobyła studentka IV roku Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie — Krystyna Kot.

Mistrz Polski Edward Ligocki na podium dla zwycięzców.
Foto: TM (8)

ROZMAWIAMY Z MISTRZEM POLSKI — EDWARDEM LIGOCKIM

TEGOROCZNY Spadochronowy Mistrz Polski Edward Ligocki — reprezentant Wojsk Powietrzno Desantowych, zaczął uprawiać sport spadochronowy w sierpniu 1959 roku w Aeroklubie Wrocławskim. Wtedy to zorganizowano w klubie kurs spadochronowy dla harcerzy. Koledzy namówili go, aby wziął w nim udział. Tak się zaczęło. Tego samego roku wykonał trzynaście skoków spadochronowych z samolotu. Aktualnie ma na swoim koncie 472 skoki ze spadochronem, w tym około 350 skoków z opóźnieniem ponad 10 sekund. Ogółem uczestniczył czterokrotnie w mistrzostwach na terenie kraju i raz za granicą.

— Panie Edwardzie — zwracam się do nowego mistrza Polski w sporcie spadochronowym — może w skrócie scharakteryzuje Pan swój dotychczasowy udział w mistrzostwach?

— Mój pierwszy start w mistrzostwach Polski miał miejsce w Rzeszowie, w sześćdziesiątym pierwszym roku. Mimo iż wystartowałem tam trochę pechowo, ponieważ już w pierwszych skokach nabawiłem się przykrej kontuzji nogi, to jednak wytrwałem do końca nie rezygnując z udziału w zawodach. Zająłem wówczas siódme miejsce w klasyfikacji końcowej mistrzostw. Następnego roku w Strzebielinie uplasowałem się również na siódmym miejscu. Z kolei, w roku ubiegłym w Zielonej Górze, znalazłem się ponownie na siódmym miejscu. W Mistrzostwach Spadochronowych Wojska Polskiego zająłem drugie miejsce. W tym roku startowałem w Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Leutkirch (NRF), gdzie uplasowałem się na czterdziestym dziewiątym miejscu w klasyfikacji ogólnej.

— Czy spodziewał się Pan zajęcia pierwszego miejsca na tegorocznych mistrzostwach w Toruniu?

— Liczyłem na zajęcie dobrego miejsca, ponieważ odbyłem — szczególnie w tym roku — intensywny trening. Przygotowany byłem do mistrzostw świata dobrze, co nie jest bez znaczenia, a ponadto zdobyłem wiele cennego doświadczenia zawodniczego.

— Zdobył Pan tytuł mistrza w akrobacji spadochronowej uzyskując najlepsze czasy jej wykonania. Pokonał Pan dotychczasowego mistrza w tej dziedzinie Jana Cierniaka. W związku z tym pytanie: jak Pan do tego doszedł?

— Mogę powiedzieć tylko tyle, iż ze szczególną pasją trenowałem wiązanki akrobacji, zresztą akrobację spadochronową bardzo sobie cenię i co najważniejsze lubię ją kręcić. Do czasów poniżej dwunastu sekund doszedłem dzięki wytrwałemu treningowi. Sądzę, iż w przyszłym roku uda mi się skrócić czas jej kręcenia o co najmniej jedną sekundę.

— Jak ocenia Pan tegoroczne mistrzostwa?

— Uważam, iż były trudne.

— Kiedy Pan wraca do cywila?

— Za dwa tygodnie. Startuję jeszcze w Mistrzostwach Spadochronowych Wojska Polskiego i odchodzę do cywila. Oczywiście przyjeżdżam do Wrocławia, gdzie w klubie macierzystym mam zamiar trenować i bronić jego barw. Chciałbym również dalej latać na szybowcach.

— Gratulujemy sukcesu i życzymy dalszych, jeszcze piękniejszych osiągnięć sportowych.

— Dziękuję.

(m)

ADAM KUROWSKI, płk. dypl. nawig. w stanie spoczynku

PRZED 25 LATY

LUSZYN

Na zachód od Kiernozi, a niedaleko Żychlina, leży miejscowość — ni to miasteczko ni to duża wieś — Luszyn, którą można znaleźć tylko na mapach szczegółowych. W historii działań armii gen. Kutrzeby, a szczególnie jej lotnictwa, upamiętnił on się jednak bardzo.

Dnia 13 września armie „Poznań" i „Pomorze", które przed kilkoma dniami zainicjowały bitwę nad Bzurą, były już prawie całkowicie otoczone przez nadciągające zewsząd wojska Hitlera. Ostatnią lukę w tym pierścieniu — kierunek na Warszawę — starały się zamknąć dywizje XVI niemieckiego korpusu pancernego, które zaniechały oblężenia Warszawy od zachodu i nawracały na Sochaczew. Teren operacyjny armii polskich coraz bardziej się kurczył, a lotnictwu zaczynało brakować przestrzeni i dogodnych do lądowania terenów.

Zajmowany na północ od Kutna węzeł lotnisk trzeba było opuścić. Najlepsze dwa lądowiska, które można było jeszcze wykorzystać, leżały właśnie w pobliżu Luszyna i dowódca lotnictwa armii płk. obs. Kuźmiński nakazał wszystkim jednostkom przenieść się tam o świcie 14 września.

Na większe z tych lądowisk, położone o 3 km na północ od Luszyna, skierowano dywizjon myśliwski, na nieco mniejsze — na zachód od tej miejscowości — eskadrę rozpoznawczą i obserwacyjną. Jednostki te stopniały w ciągu dwutygodniowych walk do 1/3 — 1/4 stanu wyjściowego, ale były jeszcze „na chodzie".

Dowódca lotnictwa ze swoim sztabem miał się zatrzymać w małym folwarku również niedaleko Luszyna. Nieco przed godziną czwartą 14 września przyjechaliśmy do Luszyna i tam zastaliśmy wprost niesamowitą sytuację. Miejscowość leżała na zbiegu pięciu dróg. Na samym skrzyżowaniu stała jakaś duża restauracja, czy po prostu karczma. Wszystkie szosy oraz wszystkie ulice i podwórza były zatłoczone wozami konnymi. Widać było, że w nocy pojedyńcze samochody, które nieopatrznie się zatrzymały, zostały zatarasowane przez nadjeżdżające furmanki i nie mogły wydostać się z tej matni. Teraz nic się w tej masie nie ruszało. Ludzie spali na wozach, pod wozami i wszędzie tam, gdzie ich zwaliło skrajne znużenie. Całe obszerne pomieszczenie restauracji również zasłane było śpiącymi.

Poczynało już świtać i istniało prawdopodobieństwo, że niedługo pojawią się niemieckie samoloty. Kilku żandarmów polowych usiłowało odszukać dowódców kolumn i nakłonić ich do natychmiastowego podjęcia marszu poza obręb miejscowości.

Cały nasz sztab przyłączył się do tej akcji. Poczęliśmy budzić kogo się dało, a w pierwszym rzędzie wszystkich oficerów. Nikt się jednak nie przyznawał do tego, że jest dowódcą którejś kolumny taborowej. Rozbudzeni woźnicy nie chcieli znowu ruszyć się bez rozkazu swego porucznika. I tak — w koło Macieju. Dookoła Luszyna były małe laski i zagajniki, gdzie można było ukryć przynajmniej część tych taborów, ale cóż znaczył wysiłek około dziesięciu ludzi wobec całego skamieniałego we śnie tłumu.

Nie mogliśmy zrozumieć tej sytuacji. W szarzejącym poranku widać było, że te masy wozów zjechały się koncentrycznie, czoła kolumn utknęły, a ogony sterczały 1 — 2 kilometry poza zabudowaniami na gołych odcinkach szosy. Dopiero po jakimś czasie dowiedzieliśmy się o co chodzi. Okazało się, że kwatermistrz armii wyznaczył w Luszynie punkt zaopatrzenia w żywność, nic też dziwnego, że kolumny taborów żywnościowych kilku dywizji urządziły sobie gwiaździsty zjazd, ale dlaczego nikt nie zatroszczył się o uregulowanie ruchu jeszcze w toku nadjeżdżania kolumn w nocy?

Teraz sytuacja była niezwykle groźna, bo nurkowce niemieckie już poprzedniego dnia pojawiały się nad terenem między Bzurą a Wisłą. Nasi myśliwcy mieli przylecieć około 5-tej, ale czy dojedzie na czas również obsługa techniczna, która musi pokonać tak zatłoczone drogi.

Zdecydowaliśmy się natychmiast jechać na lądowisko myśliwców. Oficerowi żandarmerii poradziliśmy, aby wynalazł kawałek jakiejś szyny i nie czekając na nalot niemiecki bił na alarm, może to wpłynie na ogólną pobudkę. Na szczęście nie musieliśmy forsować drogi przez środek Luszyna, objechaliśmy go bokiem. Kiedy dojeżdżaliśmy do lądowiska dywizjonu majora Mümlera, wylądowało tam 7 czy 8 P-11. Mechanicy jednak nie nadjeżdżali. Z rozkazu płk. Kuźmińskiego udałem się na drugie lądowisko, aby tam zbadać sytuację. Gdy byłem już niedaleko, nadleciały niemieckie nurkowce pod osłoną dwudziestu myśliwców. Zatrzymałem wóz pod drzewem i poszedłem na lotnisko piechotą.

W tym czasie nurkowce nad naszym terenem stosowały swoistą taktykę. Nadlatywał przeważnie cały dywizjon, czyli trzy eskadry po dziewięć samolotów. Dowódca eskadry wybierał cel. Specjalne rozpoznanie nie było potrzebne, bo na otoczonym terenie armii polskich niemal dosłownie pod każdym krzakiem były cele godne bombardowania. W każdej miejscowości, w każdym lasku czy zagajniku, krył się jakiś oddział wojska, tabory lub koczująca ludność cywilna. Dowódca eskadry Stukasów ze swoim kluczem atakował wybrany cel, po czym w to samo miejsce zrzucały kolejno swoje bomby pozostałe klucze. Druga i trzecia eskadra wybierały inne cele lub pozostawały w górze i gdy pierwsza eskadra odleciała — atakowały ten sam cel.

Nic dziwnego, że w tej sytuacji, jako wytworzyła się tego ranka pod Luszynem, stał się on pierwszym celem, który zaatakował cały dywizjon niemieckich nurkowców. Można było się domyślać, że masakra naszych taborów będzie przerażająca.

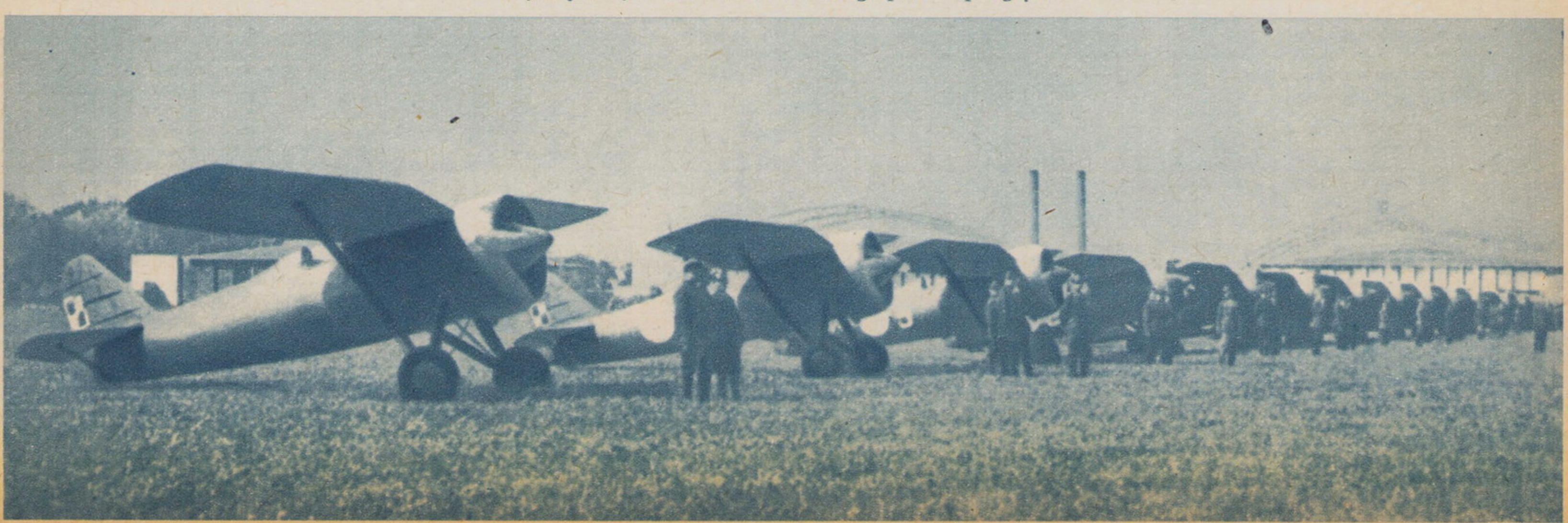
Gdy przyszedłem na lądowisko eskadry rozpoznawczej i obserwacyjnych, zastałem samoloty już dobrze zamaskowane na skraju lasu. Były tam trzy „Karasie" i około sześciu samolotów obserwacyjnych, a więc jeszcze spora ilość maszyn, które mogły oddać armii duże usługi. Dotychczas dowódca armii nigdy nie pozostawał bez wiadomości od lotnictwa i nie podejmował swojej decyzji na ślepo. Musieliśmy więc dobrze strzec naszych resztek eskadry, aby je móc wykorzystać. Chwilowo jednak nic nam nie pozostało, jak tylko dobrze się ukryć i czekać końca ataku. Najmniejszy ruch nawet jednego samochodu mógł zdradzić lotnisko, a jak już wspomniałem dobrych lotnisk więcej nie mieliśmy.

Nasi myśliwcy również nie wystartowali. Zakazał im startu płk. Kuźmiński. Po pierwsze samoloty nie były sprawdzone po ostatnim locie — obsługa nie dotarła jeszcze do lotniska, choć większa jej część wyjechała z poprzedniego miejsca postoju już w nocy. Po drugie, każdy ruch mógł zdradzić lotnisko i ściągnąć na siebie uwagę Stukasów, natomiast nawet po udanym starcie nasze myśliwce byłyby związane walką przez Messerschmitty z osłony. Nie mogłyby i tak zapobiec bombardowaniu.

Po upływie pół godziny bombardowanie niemieckie ustało i wszystkie samoloty odleciały. Odjechałem do folwarku, gdzie się miał zatrzymać nasz sztab. Zastałem już tam płk. Kuźmińskiego i resztę kolegów. Okazało się, że folwark jest całkowicie wypełniony kawalerią. Lotników znalazłem w stodole, gdzie udało im się uplasować w jednym zasieku i mieli zamiar choć trochę odespać ubiegłą noc. Nie mogłem skorzystać z tej bardzo zachęcającej perspektywy, gdyż musiałem zaraz jechać do dowództwa armii, które na ten dzień zatrzymało się w sztabie gen. Knolla w dość znacznej odległości od nas.

Przez Luszyn przejeżdżałem w godzinę po bombardowaniu. Przypuszczenia o masakrze taborów w pełni się sprawdziły. Widok, jaki przedstawiała obecnie ta miejscowość, był najbardziej upiorny ze wszystkiego co widziałem w ciągu ubiegłej wojny. Rannych już pozbierano. W opisanej przeze mnie restauracji zorganizowano punkt opatrunkowy. Uwijało się tam kilku lekarzy wojskowych, parę sióstr i kilka kobiet z miasteczka. Ludność cywilna, choć też częściowo poniosła straty, brała bardzo czynny udział w niesieniu pomocy rannym. Ten sam oficer żandarmerii polowej, którego widziałem o świcie, starał się teraz z kilku ludźmi oczyścić drogi z resztek rozbitych wozów i padłych koni. Te ostatnie przedstawiały najbardziej makabryczny widok, niektóre jeszcze żyły i miotały się z rozprutymi brzuchami, żandarmi musieli je dobijać. Inna grupa ludności miejscowej i przygodni żołnierze grzebali zabitych ludzi na miejscowym

Dywizjon myśliwski 1 Pułku Lotniczego podczas przeglądu.



cmentarzysku, obok którego wypadło mi przejeżdżać. Całych wozów, zdrowych koni i taborów oczywiście już w miejscowości nie było. Wszystko po bombardowaniu czmychnęło do okolicznych lasów. Tu jak najbardziej sprawdziło się przysłowie: „Mądry Polak po szkodzie".

Na tym jednak nie skończyły się tragedie pod Luszynem tego dnia. Niemieckie bombowce po południu jeszcze dwukrotnie pojawiły się w tym rejonie. Jeden z nalotów został odparty przez nasz dywizjon myśliwski, który został uprzedzony o zbliżaniu się bombowców i wystartował przed ich przylotem, nie zdradzając w ten sposób lotniska. Zestrzelono dwa niemieckie Heinkle-111 reszta zrzuciła bomby byle gdzie i odleciała. Trzeci nalot nastąpił zaraz po drugim i dywizjon Mümlera nie był jeszcze gotów do startu, nie ukończono bowiem tankowania paliwa i ładowania amunicji. Musiał więc „przywarować".

Zbombardowano natomiast lotnisko eskadry rozpoznawczej i obserwacyjnych. Na szczęście nie dokonały tego nurkowce, lecz bombowce dwusilnikowe i straty były minimalne. Poważnie został uszkodzony tylko jeden „Karaś". Strat w ludziach nie było. Nasze eskadry nauczyły się bowiem zaraz po przyjeździe na nowe lotnisko kopać w pewnym oddaleniu od maszyn, oczywiście w lesie, głębokie rowy ochronne, do których w razie alarmu chronił się cały personel. Dzięki temu eskadry nie poniosły strat. Było to zresztą jedyne podczas całej kampanii bombardowanie zajętego przez eskadry lotniska.

Zbombardowano także m. in. ów folwarczek, gdzie był nasz sztab, gdyż wielka ilość koni w tym rejonie ściągnęła uwagę Niemców. Stało się to już pod wieczór i kawaleria zaraz wyniosła się. Poniosła zresztą także bardzo małe straty. Z lotników również nikt nie ucierpiał. Ofiarą nalotu padł jedynie jeden samochód osobowy.

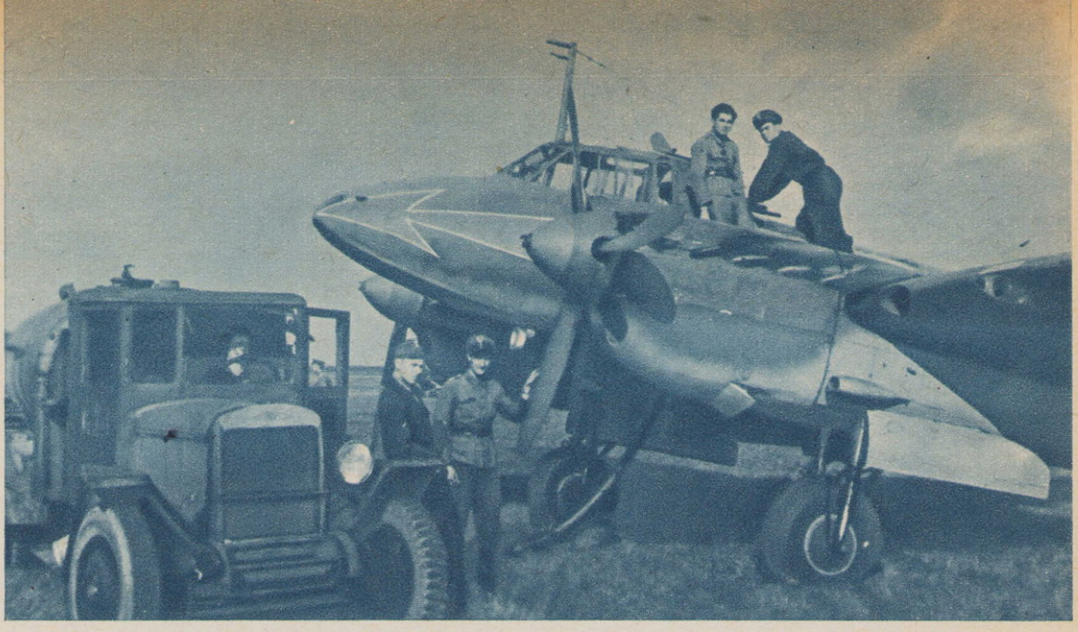
Z samochodem tym, marki Mercedes-Benz, wiązała się pewna mała lecz charakterystyczna przygoda. Nie był to wóz przydzielony do naszego sztabu, lecz prywatny, przypadkowo „zdobyty" przeze mnie. Gdy przed kilku dniami zajechałem w nocy na teren cukrowni Ostrowy w pobliżu Krośniewic, poszukując zakwaterowanych tam lotników z eskadry rozpoznawczej i dywizjonu myśliwskiego, zobaczyłem, że zbliża się na pełnym gazie jakiś samochód. Zatrzymałem go, stając na środku szosy. Okazało się, że jechał tylko kierowca cywil, a samochód należy do jakiegoś nadleśnictwa w Wielkopolsce. Na moje zapytanie dokąd jedzie, kierowca odrzekł, że wszystko jedno dokąd, aby na wschód. Wiedziałem, że daleko nie dojedzie, a wpadnie w ręce Niemców. My zaś mieliśmy w sztabie lotniczym tylko dwa samochody osobowe i z trudem mogliśmy podołać rozwożeniu rozkazów do eskadr. Zaproponowałem mu, aby został przy sztabie. Gdy dowiedział się, że dostanie jeść — z chęcią na to przystał.

Po załatwieniu sprawy w eskadrach kazałem mu jechać za sobą. Gdyby jego chęci były nieszczere, mógł zwiać na każdym zakręcie, trzymał się jednak kurczowo mego wozu i to przekonało mnie, że można mu całkowicie zaufać.

Moje osobiste przeżycia w sztabie armii gen. Kutrzeby opisałem w poprzednim opowiadaniu. Ale to nie był koniec moich przygód tego dnia. Gdy wracałem ze sztabu, droga, po której mi wypadło jechać, była znowu przeładowana taborami wojskowymi i ludnością cywilną. Ponownie też ukazały się niemieckie Heinkle i rozpoczęły bombardowanie. Zjechałem na skraj szosy pod drzewo i zatrzymałem się. Jechałem Chevroletem, o którym już pisałem, że miał niklowane błotniki. Teraz w skośnych promieniach niskiego nad horyzontem słońca świeciły jak gwiazdy i nic dziwnego, że jeden z bombowców skierował swoją serię bomb właśnie na ten odcinek szosy. Jedna z nich wybuchła bardzo blisko i odłamek, przebiwszy boczną szybę zranił w ramię mojego kierowcę-żołnierza.

Po odcięciu rękawa omotałem mu rękę bandażem z opatrunku osobistego, który każdy nosił przy sobie i ponownie zawiozłem rannego do szpitala w Żychlinie. Teraz jechałem sam, ale już zapadał zmrok i miałem nadzieję, że dalsze przygody w tym dniu już mnie ominą. Dotarłem też szczęśliwie do swojego sztabu i tam opowiedziano mi o wypadkach na lotnisku i o stracie samochodu osobowego.

Kazałem poszukać owego dzielnego cywilnego kierowcę Mercedesa i powierzyłem mu Chevroleta. Był bardzo szczęśliwy, że nie będzie w sztabie bezrobotny.



Samolot Pe-2 w służbie polskiego lotnictwa w pierwszych latach powojennych.

Pierwsze dni

PRZED laty, pewnego styczniowego poranka, dalekie, głuche dudnienia strzałów armatnich świadczyły o zbliżającym się froncie Mieszkańcy Krakowa, pochowani w piwnicach-schronach, pełni niepokoju, oczekiwali rozstrzygających chwil. Ulice najeżone bastionami obronnymi i zaporami przeciwczołgowymi, zapowiadały tragiczne losy mieszkańców i zupełną zagładę wiekowym pamiątkom narodowym.

Dwa dni przed wyzwoleniem spod okupacji hitlerowskiej, w samo południe, zjawił się tuż nad dachami Krakowa ryzykancki lotnik radziecki na terkocącym „Kukuruźniku", zrzucając kilka bomb. Trzy z nich spadły w okolicy plantów, a jedna uderzyła w boczne skrzydła budynku dworcowego, wzniecając pożar. W czwartek w godzinach popołudniowych ulice Krakowa rozbrzmiewały od serii broni maszynowej i odgłosów pękających szrapneli. Zastanawiające było, że walki zbliżały się nie od wschodu, lecz od północy i południowego zachodu. Śmiały, zaskakujący Niemców manewr marszałka Koniewa. Dwa dni po oswobodzeniu wkroczyły do Krakowa polskie oddziały wojskowe.

Autor wspomnienia, Bohdan Litwiński, w Radomiu, 1945 r.

Zgłosiłem się ochotniczo do wojska, jednak z uwagi na specjalność pilota samolotowego kazano mi czekać na właściwe skierowanie. Nieomal miesiąc czekałem na wezwanie, tak, że dopiero dnia 17 lutego wyruszyłem w towarzystwie czterech kolegów-lotników do Dowództwa Lotnictwa w Warszawie. W owe czasy była to rzeczywista wyprawa. Rozmaitymi środkami lokomocji dopiero szóstego dnia dobrnęliśmy do dalekiej Warszawy. Po drodze nocowałem w Dęblinie. Rozbite hangary, budynki i koszary w gruzach, oto co pozostało z tej niegdyś wypieszczonej wylęgarni „orłów".

Koszmarny wygląd stolicy, wszystko razem wziąwszy pobudzało zaciekłość i chęć odpłaty z nawiązką za lata męki, upodlenia i niszczenia. Byłem przekonany, że po krótkim przeszkoleniu na nowym, radzieckim typie samolotu, wkrótce wyruszymy na front Byliśmy przecież wyszkolonymi w okresie przedwojennym wojskowymi pilotami. Owiani tą myślą dotarliśmy z nowym skierowaniem do Zamościa, do jednostki lotniczej 15 Pułku treningowo-wyszkoleniowego.

Spotkania z dawnymi kolegami odbyły się w atmosferze radości i wymiany przeżyć okupacyjnych. W nowej jednostce lotniczej było rojno i gwarno. Z pobliskiego lotniska wieczorami wyruszały samoloty bombowe z ładunkami na pozycje wroga. Towarzyszyły im nasze myśli i pragnienia, by czym prędzej dołączyć do ich szyków. W godzinach rannych bombowce wracały ze swych wypraw. Niestety, nasze gorące pragnienia nie miały sie ziścić. Wobec przesunięcia się frontów, otrzymaliśmy rozkaz przeniesienia się na nowe miejsce postoju pułku. W związku z tym odłożono wszelkie szkolenie do chwili zajęcia nowego lotniska.

Po tygodniowym „manewrowaniu" wagonami dotarliśmy wraz z „manelami" pułkowymi do Radomia. W ten sposób pierwszy nasz lot kontrolny odbył się dopiero dwudziestego ósmego marca. Dzień ten był przykry dla tych, którzy podszywali się pod miano pilota. Instruktorzy radzieccy z przerażeniem stwierdzali u rzekomych pilotów brak jakichkolwiek umiejętności pilotażowych. Niefortunni adepci zostali skierowani do swych ukrywanych specjalności.

Przydzielono mnie do grupy pilotów szturmowych na „Iły" I ponownie rozpoczął się okres wyczekiwania, ponieważ kurs nasz miał się rozpocząć dopiero z chwilą ukończenia szkolenia uczestników, którzy zostali zmobilizowani jeszcze w okresie „lubelskim". Był to jednak w większości surowy element lotniczy, tak że zamiast 15 do 20 lotów z instruktorem przewidzianych dla pilotów, szkolili się od podstaw. Liczba ich „dubli" dochodziła 200, a w jednym przypadku 250. Oczywiście czas upływał, a my z zazdrością patrzyliśmy jak świeżo upieczeni piloci wyruszali na front, który przecież wymagał nieco otrzaskania powietrznego... Tymczasem grupa pilotów na „Jakach" już po kilku „dublach" laszowała się, wykazując wysokie umiejętności lotnicze.

Pod koniec kwietnia wstrząsnęła nami wiadomość o śmiertelnym wypadku na „Jaku" serdecznego, tryskającego humorem, kolegi i przyjaciela, por. Roberta Janoty. Radomskie lotnisko wchłonęło jego krew. Był synem ziemi śląskiej, z powiatu pszczyńskiego, dał się poznać jako pilot z krwi i kości. Tuż przed wojną ukończył Dęblin, służąc w pułku lwowskim. Krótki okres kampanii wrześniowej, potem loty bojowe pod niebem Francji, gdzie po kapitulacji zamknięto go do obozu jenieckiego. Ucieka do „guberni", biorąc udział w Ruchu Oporu. Po oswobodzeniu zgłasza się natychmiast do wojska. Zginął niemal w przededniu zakończenia wojny, powszechnie żałowany przez wszystkich, którzy go znali i pokochali.

Z codziennych komunikatów wyczytywaliśmy, że już jest bliski koniec oporu hitlerowskiego. Dziewiątego maja ustawiliśmy się na placu koszarowym w czworobok, słuchając rozkazu komunikującego kapitulację Niemiec. No cóż, nie od nas zależało, że nie dane nam było uczestniczyć w gromieniu z powietrza wroga. Szkolenie trwało nadal. Grupą pilotów szturmowych dowodził major pilot Tupałow, który dał się poznać jako dobry szef wyszkolenia i psycholog.

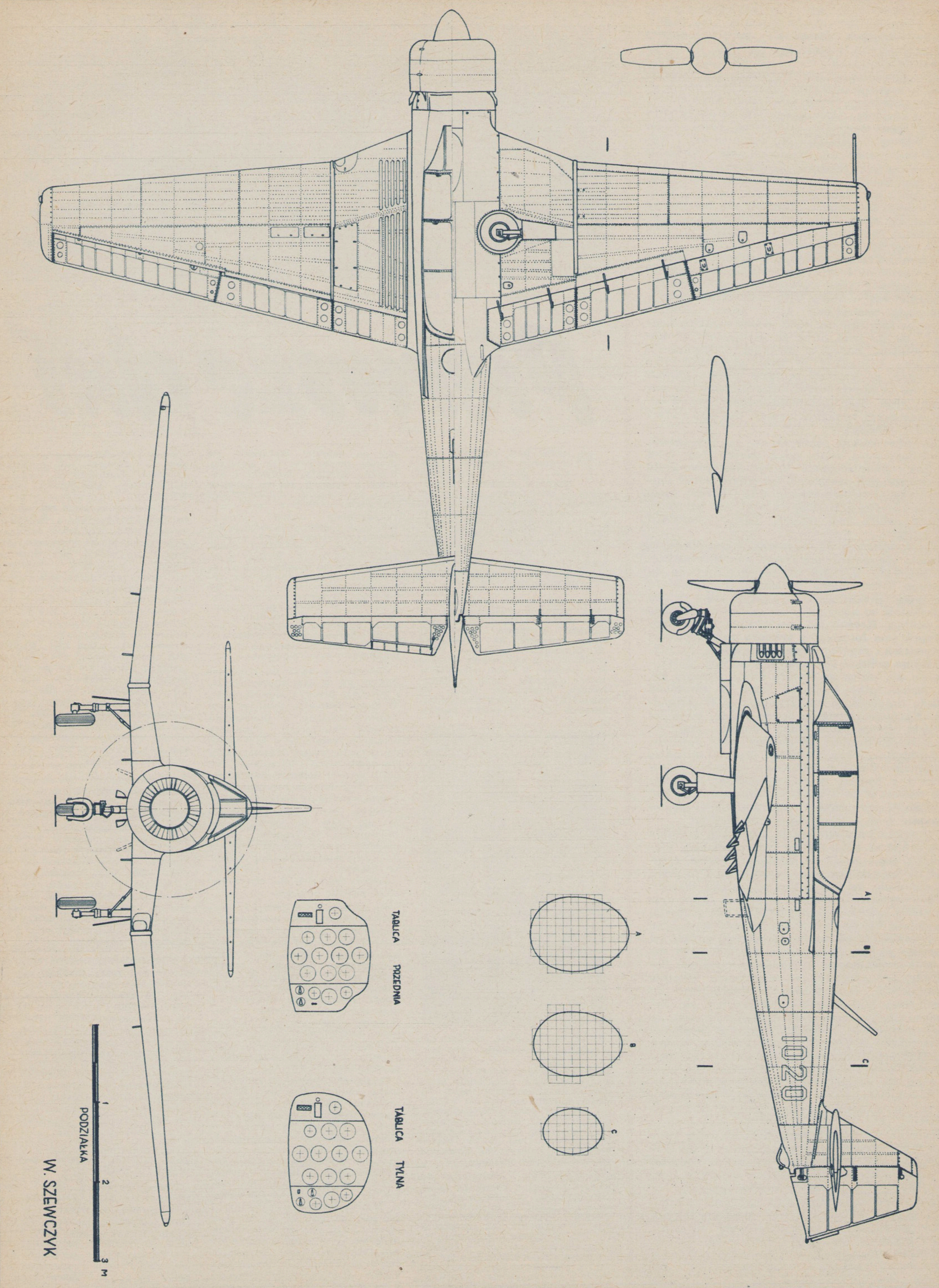
Mijają właśnie lata od tamtych chwil, jak żywo stoi mi przed oczami jego mocna postać. Czujnie, jak żuraw, śledzący za każdym startem i lądowaniem swych wychowanków. Nic nie uchodziło jego uwadze. W pracach wyszkoleniowych sumiennie pomagali mu instruktorzy — piloci kapitanowie Ryskow i Karpowicz oraz lejtenant Palienko. Jemu oraz instruktorom przesyłam dziś po latach za pośrednictwem „Skrzydlatej Polski" serdeczne podziękowanie za trudy i pozdrowienia w ich dalekiej ojczyźnie.

Po wyszkoleniu wchłonęły nas pułki liniowe, które co dopiero wróciły z frontów.

Dzisiaj, po latach, mimo woli nasuwa się myśl spotkania się z radzieckimi towarzyszami broni, tymi z 15 pułku wyszkoleniowego i tymi, którzy zdawali nam funkcje w pułkach szturmowych, nie mówiąc już o polskich towarzyszach broni, rozsianych obecnie po całym obszarze kraju.

BOHDAN LITWIŃSKI

SAMOLOT SZKOLNO-TRENINGOWY TS-8B-II „BIES"



ELIMINATKA LOTNICZA

Z 13 pionowych rzędów danej figury wykreślić litery wchodzące w skład wyrazów pomocniczych. Pozostałe, nieskreślone litery, czytane kolejno rzędami poziomymi, utworzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów pomocniczych: 1 — polski wysokowyczynowy szybowiec klasy standard, 2 — nazwa polskich linii lotniczych, 3 — typ czeskich busoli, stosowanych w szybownictwie, 4 — nieodzowna pomoc nawigatora, 5 — imię Lilienthala, 6 — inaczej: suw silnika, 7 — może być wysokości, 8 — materiał lotniczy, stosowany do produkcji okuć i sworzni, 9 — tył szybowca wraz z usterzeniem, 10 — szybownik polski, odznaczony medalem Lilienthala, 11 — inaczej: skrzydło, 12 — jedna z planet układu słonecznego, 13 — strumień powietrza lub elektronów.

Opracował: E. ZYTKA

Wśród Czytelników, którzy do dnia 18 października 1964 roku nadeślą prawidłowe rozwiązania eliminatki, rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy przesyłać pod adresem redakcji — Warszawa 10, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach, z dopiskiem „Eliminatka lotnicza".**

1 S	2 T	3 A	4 M	5 O	6 Ł	7 Y	8 S	9 T	10 R	11 E	12 M	13 P
N	L	P	I	N	G	S	I	O	G	P	D	O
F	B	R	A	T	T	K	O	N	D	Y	A	R
C	J	A	A	A	A	T	Z	A	Ó	Ł	P	E
O	O	W	N	I	A	E	T	G	J	Ą	R	Ą
B	E	Z	P	T	P	I	E	O	R	A	C	Z
K	T	L	E	Ń	K	R	A	S	T	T	S	D
A	W	O	A	O	T	L	L	N	A	O	T	U

OBELISK

DOKOŃCZENIE ZE STRONY 4

rozpoznaję płk. pil. Stefana Łazara, Józefa Trzeciaka, Olgierda Sakowicza i wielu innych.

Przed szkołą serdecznie wita gości jej kierownik, Andrzej Siwek. Szkoła właśnie otrzymała imię 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". Kierownik mówi, że pamięć i tradycje tego słynnego pułku żyją w sercach wszystkich mieszkańców Zadybia. Tradycje te szczególnie pielęgnuje młodzież szkolna.

Następuje uroczysty moment. Mjr pil. Ryszard Grundman odsłania tablicę pamiątkową, wmurowaną w ścianę szkolnego budynku. Napis na tablicy informuje, iż w tej właśnie szkole stacjonowali piloci przed dwudziestu laty.

Wokół generała Mankiewicza i weteranów zgromadziła się spora grupa mieszkańców wioski, u których w czasie wojny kwaterowali piloci i mechanicy 1 Pułku. Medard Konieczny opowiada o tym jak lotnicy w Zadybiu Starym pomagali w przeprowadzaniu reformy rolnej. Stanisław Polak, który był tu kiedyś sołtysem, powiada, iż ludność tak się zżyła z pilotami i mechanikami, że gdy pułk opuścił wioskę — wszyscy mieszkańcy czuli się jak pogorzelcy.

— Gdyby zaszła potrzeba oddania naszych pól znów na lotnisko mówi były sołtys — nikt by się nie zastanawiał.

— To jest obywatelska postawa — uśmiecha się generał Mankiewicz. — Mam jednak nadzieję że nigdy do tego nie dojdzie. Wasze pola zawsze będą rodzić chleb.

W bardzo serdecznej atmosferze przebiegało spotkanie generała Mankiewicza, weteranów i zaproszonych gości na przyjęciu wydanym przez miejscowe społeczeństwo. Potem weterani złożyli wizyty w tych domach, gdzie przed dwudziestu laty kwaterowali. Płk. Leon Szurka spotkał się z Bronisławem Gugałą, w towarzystwie Medarda Koniecznego, Kazimierza Gotówki, Jana Lipnickiego, Konstantego Semkowa, Olgierda Sakowicza odwiedził dom Kaniów i Piątków. Wszędzie weterani byli witani niezwykle gorąco i serdecznie, wspomnieniom sprzed dwudziestu lat nie było końca. Płk. Leon Szurka mówił w domu Stanisława Piątka, że dom ten po wielu latach wojennej tułaczki zastąpił mu rodzinę, że dotychczas zachowywał żywą pamięć o tamtych wydarzeniach i zawsze mile wspomina dni, które spędził w Zadybiu Starym, otoczony serdeczną troską i opieką gospodarza.

Czas się żegnać ze starymi przyjaciółmi. Weterani przyrzekają, że nie jest to ich ostatnia wizyta. Przyjadą tu jeszcze nie raz, gdyż w wiosce tej zostawili cząstkę swoich serc.

RAJMUND KULIŃSKI

ROZWIĄZANIE KONKURSU

„CZY ZNASZ POLSKIE SAMOLOTY I SZYBOWCE?"

Na nasz konkurs pt. „Czy znasz polskie samoloty i szybowce?", ogłoszony z okazji Święta Lotnictwa w numerze 34 „Skrzydlatej Polski" z dnia 23 sierpnia 1964 roku, wpłynęło łącznie 626 odpowiedzi, w tym 455 odpowiedzi prawidłowych.

Prawidłowe rozwiązanie tego konkursu winno brzmieć następująco:

1. PZL-102 B „Kos"
2. PZL-M4 „Tarpan"
3. SZD-8 ter „Jaskółka-ZO"
4. TS-8 „Bies"
5. SZD-21 „Kobuz"
6. SZD-24 „Foka"
7. SZD-19-2 „Zefir 2"
8. PZL-104 „Wilga 1"
9. SZD-22 „Mucha Standard"

W wyniku losowania prawidłowych odpowiedzi nagrody otrzymują: Pierwszą nagrodę — śpiwór — otrzymuje **Czesław Niżankowski** — Rzeszów 2, ul. Siemieradzkiego 7/2; 2 — komplet do prac ręcznych — **Anna Kwiatkowska** — Łódź-Chojny, ul. Szara 2 m 1; 3 — kask motocyklowy — **Ryszard Stawiarski** — Poznań, ul. Dąbrowskiego 94a m 6; 4 — materac turystyczny — **Karol Olszewski** — Łódź, ul. Wodna 21 m 38; 5 — elektryczny model rakiety — **Bogusław Haman** — Starachowice, ul. Dzierżyńskiego 6a m 10, woj. kieleckie; 6 — komplet szachów — **Tadeusz Laurentowski** — Trzebież Szcz., ul. Portowa 4, woj. szczecińskie; 7 — 16 — książki pt. „XX lat Polski Ludowej" — **Jurij Sytnik** Dniepropietrowsk — 29, ul. Artioma nr 109 m 1 — ZSRR; **Michael Mochalski** — Delitzsch/Leipzig, Wiesenstr. 12B, NRD; **Peter Tyc** — Kyje u Prahy, Zahradni 118, CSRS; **Jurij Nikołajewicz Kryłow** — Jarosławl, ul. Ikanowa 64a m 3 — ZSRR; **Algis Kasjuljawiczus** — Wilnius 34, ul. Lepino 16/8 — 5 — ZSRR; **Wiaczesław Muchin** — Paneweżys, Jonuszo 7 — 1 — ZSRR; **Jurij Aleksandrowicz Łysenko** — Kramatorsk 2, Internata 7 m 28, Donieckaja Obłast — ZSRR; **MUDr Zbynek Hruby** — Ruska 191/338, Dubi I u Teplic v C — CSRS; **Janusz Skrobacki** — Inowrocław, Nowe Osiedle 22 m 18; **Jan Kolber** — Czarnylas 2, p-ta Zielona Wieś, pow. Rawicz, woj. poznańskie; 17 — 26 — modele samolotów z plastyku — **Wanda Latos** — Katowice 15, ul. Wyrobiskowa 12; **Józef Wilgos** — Zegrze, wieś Wiliszew Kościelna 11, pow. Nowy Dwór Maz.; **Anna Orczykowska** — Ostrów Wlkp., ul. Obrońców Pokoju 4/1; **Zbigniew Gadomski** — Sulejów, ul. Piotrkowska 42, pow. Piotrków Trybunalski; **Krzysztof Miłaczewski** — Klarysew, ul. Słoneczna 28, p-ta Jeziorna, pow. Piaseczno, woj. Warszawa; **Stanisław Bujak** — Miłkowice 115, pow. Legnica; **Marian Gembka** — Katowice, ul. SDKPiL 17a m 7; **Aleksander Kębłowski** — Poznań 7, ul. Turniowa 19a; **Jolanta Achtel** — Kraków, plac Matejki 2/6; **Janina Listwa** — Bolków, ul. Reymonta 9, pow. Jawor; 27 — 42 — książki pt. „Przegląd samolotów sportowych i ich osiągnięć" — **inż. Jaroslav Studnicka** — Trida Budovatelu 59, Plzen — CSRS; **Arnis Mikiełson** — Riga 2 ,ul. Germanja 15 m 4 — ZSRR; **Igor Lebiediew** — Kurgan (obłast), ul. 1-waja Zawodskaja 48 m 26 — ZSRR; **Walerij Garpinczenko** — Kazań — 15, skr. poczt. 8 886 — ZSRR; Jerzy Krekora — Pułtusk 3, skr. poczt. 15; **Anna Jarońko** — Opole, ul. 1 Maja 7 m 2; **A. Mikosza** — Kraków, Bzowa 11 m 6; **Marian Małachowski** — Toruń, ul. Grudziądzka 32 m 2; **Ryszard Stybicz** — Warszawa, ul. Nowolipie 15 m 3; **Barbara Pałkus** — Trześń 274, pow. Tarnobrzeg, woj. rzeszowskie; **Piotr Sokołowski** — Warszawa 10, ul. Koszykowa 54 m 10; **Ryszard Czeszejko** — Wrocław 16, ul. Lotnicza 14/16 m 17; **Stanisław Janaczek** — Bielsko-Biała, ul. Komorowicka 34; **Zbigniew Zdrojewski** — Białystok, ul. Łąkowa 11 m 6; **Józef Długajczyk** — Oświęcim 4, ul. Marchlewskiego 11 m 4; **Andrzej Faryński** — Warszawa 49, ul. Lazurowa 219c.

ROZWIĄZANIE „KRZYŻÓWKI LOTNICZEJ" Z N-RU 28 „SP", Z DNIA 12 LIPCA 1964 R.

Hasło: — **„ZDOBYWCY KOSMOSU"**

POZIOMO: 2 — lęk, 5 — starter, 8 — alarm, 10 — maszt, 12 — tunel, 14 — salto, 15 — TAROM, 16 — Short, 18 — delta, 19 — „Orion", 21 — protest, 22 — bak.

PIONOWO: 1 — Węgry, 3 — start, 4 — medal, 6 — flatter, 7 — Czkałow, 9 — „Mucha", 10 — metro, 11 — Jan, 13 — hol, 16 — ster, 17 — trasa, 20 — Atlas.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Ryszard Rankiewicz — Toruń, ul. Św. Jerzego 55, woj. bydgoskie; Krystyna Kluska — Jelenia Góra, ul. Stalingradzka 35, woj .wrocławskie; Władysław Wiciński — Podgórzyce, pta. Góra Małgorzaty, pow. Łęczyca, woj. łódzkie.**

ROZWIĄZANIE „KRZYŻÓWKI LOTNICZEJ" Z NR 29 „SP", Z DNIA 19 LIPCA 1964 R.

Hasło: **DWUDZIESTOLECIE POLSKI LUDOWEJ**

POZIOMO: 1 — termometr, 7 — hangar, 8 — Stefan, 9 — trema, 10 — statek, 13 — profil, 16 — zastrzały, 17 — orzeł, 19 — Akita, 20 — rama, 21 — tara, 22 — IATA, 24 — kocz, 25 — sterowiec, 29 — awaria, 30 — ciepło, 31 — Lyon, 32 — Toruń, 33 — rosa, 34 — kontrabas.

PIONOWO: 1 — trapez, 2 — Madryt, 3 — Mermoz, 4 — rotory, 5 — takt, 6 — „Jaki", 10 — sprężarka, 11 — Ader, 12 — katapulta, 13 — płatowiec, 14 — „Foka", 15 — lotnictwo, 18 — ład, 19 — Ary, 23 — Arkady, 24 — kompas, 25 — silnik, 26 — raport, 27 — Wigura, 28 — cirrus.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Janusz Konopka — Łódź, 12, ul. Odrzańska 26 m 4; A. Fojtuch — Warszawa 22, ul. Kopińska 12/16; Zbigniew Wujczak — Leszno Wlkp., Pl. Kościuszki 5 m 3, woj. poznańskie.**

„CIĄGÓWKI LOTNICZEJ" Z N-RU 30 „SP", Z DNIA 26 LIPCA 1964 R.

Hasło: **LOTNICZY CZYN DWUDZIESTOLECIA**

Wyrazy pomocnicze: 1 — lotnik, 2 — kaczka, 3 — antycyklon, 4 — noszenie, 5 — etylina, 6 — Arado, 7 — owiewka, 8 — autowinda, 9 — azymut, 10 — topnienie, 11 — eskadra, 12 — alto, 13 — oleje, 14 — eksploatacja, 15 — Avia.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Roman Rogalski — Mszana Dolna, ul. Sądowa 5/71, pow. Limanowa, woj. krakowskie; Kazimierz Fabian — Brójce Lubuskie, ul. 1 Maja 7, pow. Międzyrzec, woj. zielonogórskie; Jan Cieślak — Dobra, k/Nowogardu, woj. szczecińskie.**

ROZWIĄZANIE „KRZYŻÓWKI LOTNICZEJ" Z NR 31 „SP", Z DNIA 2 SIERPNIA 1964 R.

POZIOMO: 1 — Witoszyński, 6 — Boeing, 7 — karter, 9 — płat, 10 — jednopłat, 11 —skos, 15 — zwitka, 16 — Cierva, 17 — kapotaż, 18 — golenie, 21 — neptun, 22 — zawrót, 26 — Elka, 27 — reflektor, 28 — Ader, 31 — Dudzik, 32 — spodek, 33 — Modlibowska.

PIONOWO: 1 — wlew, 2 — tandem, 3 —zapłon, 4 — spadek, 5 — IATA, 6 — Blanik, 8 — rekord, 9 — przepadanie, 12 — Starfighter, 13 — skafander, 19 — Higrograf, 19 — Dakota, 20 — środek, 23 — Lebied, 24 —buster, 25 — korpus, 29 — Adam, 30 — Odra.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Janusz Radziwonowski — Poznań 6, ul. Polna 86 d/35; Bolesław Zoń — Radom 5, OSL im. Żwirki i Wigury, woj. kieleckie; Jerzy Wierszycki — Poznań, ul. Matejki 59/3.**

ROZWIĄZANIE „LOGOGRYFU LOTNICZEGO" Z NR 32 „SP" Z DNIA 9 SIERPNIA 1964 R.

Hasło: **NIE DAJMY SIĘ WYPRZEDZIĆ W WALCE O DIAMENTY**

Wyrazy pomocnicze: 1 — niebo, 2 — runda, 3 — Jemen, 4 — Rysio, 5 — pętla, 6 — wypór, 7 — rzeka, 8 — dzień, 9 — ćwiek, 10 — walec, 11 — kęson, 12 — radio, 13 — zamek, 14 — narty.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Kazimierz Hałaczkiewicz — Brzeźnica St. n/Wartą, pow. Pajęczno, woj. łódzkie; A. Marszałek — Wrocław 2, ul. Starcza 16/12; Edward Krzypkowski — Radomsko, ul. Waryńskiego 23 m. 8, woj. łódzkie.**

ROZWIĄZANIE „KRZYŻÓWKI LOTNICZEJ" Z N-RU 33 „SP", Z DNIA 16 SIERPNIA 1964 R.

POZIOMO: 5— Maria, 7 — balon, 8 — hel, 9 — Karol, 11 — OSTIV, 12 — Wojtyga, 15 — paliwomierz, 17 — zapałki, 20 — Glenn, 21 — orzeł, 22 — kil, 23 — ptaki, 24 — ankra.

PIONOWO: 1 — „Karaś", 2 — Titow, 3 — balsa, 4 — komin, 6 — centrowanie, 10 — Jan, 14 — tri, 16 — sloty, 17 — Loridan, 11 — ognisko, 13 — znaki, 18 — Irena, 19 — żebro.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Włodzimierz Banaszkiewicz — Międzyrzec Wlkp, ul. Marcinkowskiego 13/4, woj. zielonogórskie;; Czesław Kulesza — Pomiechówek, ul. Modlińska 52, pow. Nowy Dwór Mazowiecki, woj. warszawskie; Ryszard Hornik — Strzegom, pow. Swidnica, woj. wrocławskie.**

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 15 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 7132 Z-16

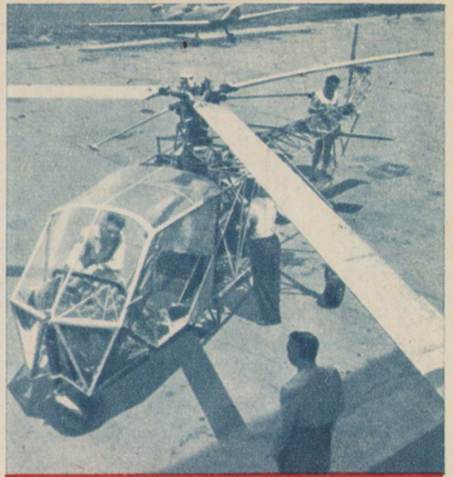
SKRZYDLATA POLSKA

RAKIETA PO ŚWIECIE

PELA NA WĘGRZECH

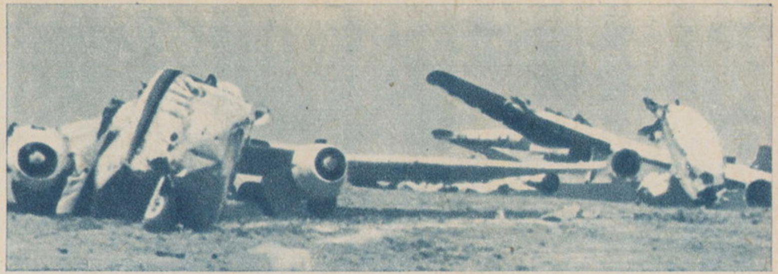
Nasza sławna rekordzistka szybowcowa Pelagia Majewska brała udział w tegorocznych XV Mistrzostwach Węgier, zajmując w ciężkiej konkurencji wśród mężczyzn bardzo dobre 5 miejsce. Oto Pela na starcie w Dunakeszi. *Foto: „Repüles" (2)*

PROTOTYP



Konstruktorzy węgierscy zbudowali prototyp śmigłowca, który przechodzi obecnie próby silnikowe na lotnisku Budaörs w Budapeszcie.

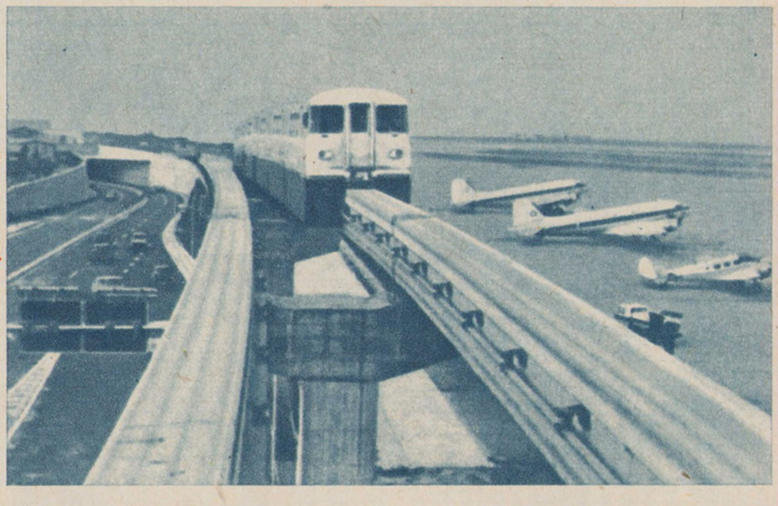
PO PRZEJŚCIU „CLEO"



W takim stanie znajdowało się lotnisko w Miami na Florydzie (USA) po przejściu straszliwego huraganu „Cleo", który szalał nad rejonem Morza Karaibskiego. *Foto: „The Illustrated London News" (3)*

PRZED OLIMPIADĄ

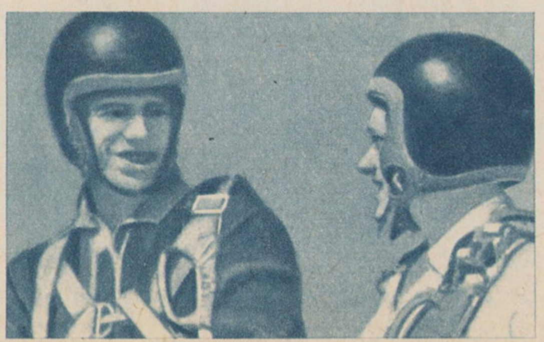
Szybką komunikację pomiędzy centrum miasta Tokio i międzynarodowym portem lotniczym stolicy Japonii podczas trwania igrzysk olimpijskich utrzymywać będzie jednotorowa kolej, przebywająca odległość ośmiu mil w ciągu 13 minut.



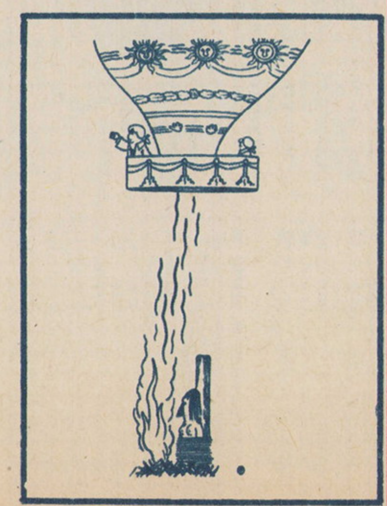
A-15 NAD PAMIREM

Do najlepszych radzieckich szybowców wyczynowych należy A-15, konstrukcji sławnego inżyniera Olega Antonowa. Na zdjęciu: A-15 w locie nad górami Pamiru. *Foto nadesłał: Iwan Radautsan*

POWIETRZNA SZTAFETA



Mistrzami DOSAAF w spadochronowej sztafecie — szybkości przekazania pałeczki jednemu skoczkowi przez drugiego — podczas skoku z wysokości 2 500 m, zostali Borys Żukow i Nikołaj Nakorienko. Przekazali oni sobie pałeczkę w ciągu 8,3 sekundy od chwili zeskoku z samolotu. *Foto: „Sowietskij Patriot"*



· Z ZAGRANICY ·

Komunikacja i transport

✱ **Pomyślnie** przeszedł próby w locie nowy typ radzieckiego samolotu pasażerskiego Tu-134. Jest to rozwinięcie i ulepszenie samolotu średniego zasięgu Tu-124. Tu-134 ma dwa silniki odrzutowe w tyle kadłuba, po obu jego stronach. Samolot ma 64 miejsca pasażerskie. Niedługo Tu-134 ma zostać skierowany na pasażerskie linie krajowe ZSRR i linie zagraniczne.

Astronautyka

✱ **W ZSRR** wystrzelono dn. 13. IX. 64 r. kolejnego sztucznego satelitę Ziemi — „Kosmos-45". Na pokładzie satelity znajduje się aparatura naukowa przeznaczona do kontynuowania badań przestrzeni kosmicznej, zgodnie z programem ogłoszonym przez agencję TASS 16 marca 1962 roku. Poza aparaturą naukową na pokładzie satelity znajduje się system radiowy, służący do ścisłych pomiarów elementów orbity i system radiotelemetryczny, służący do przekazywania na Ziemię danych o pracy przyrządów i aparatury naukowej. Apogeum satelity — 327 km, perigeum — 206 km.

★

✱ **Z bazy na Przylądku** Kennedy'ego dokonano pomyślnej próby wprowadzenia na orbitę ziemską makiety amerykańskiego pojazdu księżycowego „Apollo" przy pomocy olbrzymiej rakiety „Saturn I". Po dziesięciu minutach od startu rakieta umieściła 19-tonową makietę pojazdu „Apollo" na orbicie odległej o 184 km od Ziemi.

Militaria

✱ **Zakłady Boeing** przedstawiły dowództwu lotnictwa wojskowego USA dane dotyczące budowy nowego typu wojskowego samolotu transportowego, zdolnego do szybkiego przenoszenia dużej liczby osób i ciężkiego sprzętu do każdego punktu na kuli ziemskiej i mogącego docierać do terenów posiadających najbardziej prymitywne lotniska.

★

✱ **NATO** zamierza wprowadzić nowy radarowy system ostrzegawczy, anonsujący zbliżanie się najbardziej nowoczesnych samolotów ponaddźwiękowych. Sieć tych stacji ma objąć 9 krajów „atlantyckich", od Norwegii po Turcję.

★

✱ **Rakietowe** jednostki bońskiej Bundeswehry będą przechodzić szkolenie na greckiej wyspie wyspie Krecie, która w czasie ostatniej wojny światowej była okupowana przez wojska hitlerowskie. Donosi o tym tygodnik zachodnioniemiecki „Der Spiegel". Wojska rakietowe Bundeswehry wraz z żołnierzami i oficerami jednostek rakietowych innych krajów NATO przejdą na Krecie ćwiczenia w strzelaniu rakietami typu „Sergeant", „Nike" i „Hawk".

★

✱ **Prototyp** zachodnioniemieckiego samolotu pionowego startu VJ-101 uległ dn. 14. IX. 64 r. katastrofie podczas próbnego lotu w pobliżu Monachium. Samolot runął na ziemię wkrótce po starcie z wysokości 10 metrów i został zupełnie zniszczony. Przyczyna katastrofy jest nieznana.

★

✱ **Rząd NRF** zwrócił się do rządu brytyjskiego z prośbą o zezwolenie dokonania na szkockiej wyspie Southuist (Hebrydy) prób z rakietami „Sergeant", dostarczonymi NRF przez USA. Rakiety te mogą być wyposażone w głowice atomowe. Wiadomość o prośbie bońskiej wywołała ostre protesty ze strony ludności i szkockich związków zawodowych.

★

✱ **Brytyjskie** samoloty wojskowe prawie codziennie naruszają obszar powietrzny Indonezji — oświadczył dowódca IX Indonezyjskiego Okręgu Wojskowego na Kalimantanie (Borneo).

Różne

✱ **W Port Stanley** na Wyspach Falklandzkich wylądował nieoczekiwanie cywilny samolot argentyński. Pilot samolotu 38-letni Miguel Fitzgerald zatknął na lotnisku flagę argentyńską, a następnie wręczył zawiadowcy portu lotniczego deklarację stwierdzającą, iż Wyspy Falklandzkie należą do Argentyny i nieprawnie są okupowane przez Brytyjczyków od 1834 roku.